# Årsrapport 2009




NAVIAIR

Air Navigation Services

# Beretning

## *Resultater i 2009*

Naviair kunne i 2009 leve fuldt op til vores ambition om at levere en sikker og effektiv trafikafvikling.

Afviklingen blev gennem hele året gennemført stort set uden forsinkelser og med et meget højt niveau for sikkerheden. Samtidig fik ca. 95 pct. af alle startende fly i Københavns Lufthavn, Kastrup, en direkte udflyvning i stedet for en standard udflyvningsprocedure. Det har medført en samlet brændstofbesparelse på ca. 10.000 ton – og dermed en reduktion af $CO_2$-udledning på ca. 32.000 ton.

Den globale økonomiske krise har imidlertid påvirket vores indtægter betydeligt i negativ retning. Krisen har ramt særlig hårdt i luftfarten, hvor trafiktallene faldt drastisk allerede fra efteråret 2008. Nedgangen fortsatte i 2009, hvor flytrafikken i Europa blev reduceret med ca. 6 pct. i forhold til 2008. Inden for luftfarten var Danmark tilmed blandt de lande, der blev hårdest ramt med en nedgang i flytrafikken på knap 10 pct. i forhold til 2008. På baggrund af de negative forventninger iværksatte vi allerede i slutningen af 2008 en markant spare- og effektiviseringskampagne for i videst muligt omfang at tilpasse vores omkostninger til det lavere aktivitetsniveau. Indsatsen resulterede i omkostningsreduktioner på i alt 58,0 mio. kr. svarende til ca. 6 pct. af Naviairs samlede omkostninger. Heraf er ca. 25,0 mio. kr. varige besparelser som også fremadrettet vil få en positiv effekt på Naviairs økonomi. Omkostningsreduktionen vil regnskabsmæssigt blive realiseret i 2009 og 2010.

Samtidig med sparekampagnen er den generelle opmærksomhed på omkostningsbevidst adfærd blevet skærpet i hele organisationen. Det har blandt andet ført til endnu mere fokus på effektivitet og større fleksibilitet i opgaveløsningen. Med både et løbende behov for at opdatere tekniske systemer og behovet for at fastholde højt uddannede og internationalt efterspurgte medarbejdere er der dog en markant grænse for muligheden for nedbringelse af omkostningerne. Det høje sikkerhedsniveau og hensynet til en effektiv trafikafvikling med den nødvendige kapacitet må ikke kompromitteres.

***Billederne i Årsrapport 2009 skildrer øjeblikke i Københavns Lufthavn under IOC- og COP15-møderne i efteråret 2009. Ved begge lejligheder gæstede blandt andet Air Force One København. Under COP15 servicerede Naviair, udover den normale trafik, 450 særflyvninger fordelt over tre dage. Ved begge arrangementer blev al lufttrafik afviklet sikkert og effektivt i dansk luftrum.***

Med en direkte sammenhæng mellem Naviairs indtjeningsgrundlag og antallet af flyveoperationer blev resultatet i 2009 – til trods for de gennemførte omkostningsreduktioner – et underskud på 112,3 mio. kr. imod et underskud i 2008 på 35,0 mio. kr. Resultatet for 2009 er påvirket af engangsreguleringer på 31,7 mio. kr. fra tidligere år, således at resultatet for årets aktiviteter isoleret blev et underskud på 80,6 mio. kr., jf. oversigt i anvendt regnskabspraksis.

For at undgå uhensigtsmæssige stigninger i taksterne på grund af de bratte fald i trafikken har Folketinget, på Finansloven for 2010, godkendt at Naviair ændrer sin hidtidige rateopkrævningsmodel således at underskud og overskud spredes ud over 5 år imod hidtil 2 år. I praksis betyder ændringen, at taksterne for en-route trafik i Danmark i 2010 stiger med ca. 4 pct. i forhold til 2009. Den ændrede model for ratefastsættelse er til stor fordel for luftfarten, fordi omkostningerne til flyvesikring dermed er lavere end først antaget. Omlægningen betyder dog også, at Naviair akkumulerer et større underskud i en del år fremover.

Antallet af flyvninger i dansk luftrum (en-route) faldt i 2009 med 9,3 pct. i forhold til 2008. Antallet af starter og landinger i Københavns Lufthavn faldt samtidig med 10,6 pct. mens faldet i Billund var på 8,5 pct.

I 2009 fortsatte Naviair med at udbygge engagementet i internationale samarbejder. Målet er en konstant øget effektivitet og reduktion af omkostninger på lang sigt uden at gå på kompromis med flyvesikkerheden.

Den 14. oktober 2009 kulminerede et mangeårigt forberedelsesarbejde med etableringen af det svenske handelsbolag (interessentskab) NUAC HB. Naviair og svenske LFV ejer hver 50 pct. af selskabet, der på sigt skal administrere et fælles dansk-svensk luftrum og varetage trafikafviklingen en-route i Danmark og Sverige. NUAC HB skal – inden for rammerne af EU's Single European Sky-forordninger – være underleverandør til Naviair og LFV og mod betaling levere en-route-tjenester på vegne af de to ejere. Medarbejdere og udstyr til NUAC udlånes af henholdsvis Naviair og LFV. Når der er udarbejdet ens regler for styring og afvikling af trafikken i et fælles dansk-svensk luftrum er det målsætningen, at NUAC skal overtage driften af de tre kontrol-

centraler i København, Malmø og Stockholm i 2012. På længere sigt er det tanken, at flere lande kan inddrages i samarbejdet.

Et fælles dansk-svensk luftrum blev oprettet af transportministrene i Danmark og Sverige den 17. december 2009. Med den såkaldte dansk-svenske FAB (Functional Airspace Block) har Danmark og Sverige udmøntet harmoniseringskravene i EU's Single European Sky-program.

I tæt sammenhæng med NUAC-aktiviteterne har vi også i 2009 fortsat det internationale samarbejde med partnere i LFV i Sverige og flyvesikringstjenesten IAA i Irland om standardisering af virksomhedernes ATM-systemer. Det såkaldte COOPANS-samarbejde indebærer, at virksomhedernes fremtidige omkostninger kan holdes på det lavest mulige niveau samtidig med, at systemændringer kan gennemføres hurtigere og med øget sikkerhed. I slutningen af 2009 blev samarbejdet udvidet til også at omfatte flyvesikringstjenesten Austro Control i Østrig. De første systemændringer i COOPANS-samarbejdet gennemføres i de fire virksomheders seks kontrolcentraler i perioden fra 2011 til 2013.

For blandt andet at sikre Naviair bedre rammer for at medvirke i det fremtidige internationale samarbejde ønsker Regeringen at omdanne Naviair til en Selvstændig Offentlig Virksomhed (SOV). Forslag til lov om Naviair blev sendt i høring i december 2009 og forslaget er fremsat i Folketinget i februar 2010.

For beretning om det regnskabsmæssige resultat på Naviairs opgaver henvises til bilag 4 Driftsregnskab for Naviairs forretningsområder (costbaser).

### *Oversigt over hovedkonti*

Der aflægges årsrapport for følgende hovedkonti:
28.33.01.
Lufttrafiktjeneste, Danmark (Statsvirksomhed)
28.33.03.
Lufttrafiktjeneste, Grønland (Statsvirksomhed)

## *Mission*

**Naviair bidrager til at skabe værdi og velfærd for samfundet gennem udvikling og leverance af sikker og effektiv trafikstyring til luftfarten. Dermed udfylder vi vores rolle som et afgørende led i luftfartens værdikæde.**

## *Vision*

**Vi vil være blandt de bedste Air Traffic Management (ATM) Service Providers i Europa.**

**Vi udvikler konstant vores virksomhed og sikrer en stærk position hos kunder og samarbejdspartnere gennem deltagelse i internationale alliancer.**

**Vi realiserer vores ambitioner gennem dygtige, motiverede og engagerede medarbejdere, som befinder sig godt på en arbejdsplads med store krav, hvor målrettet medarbejderudvikling og – involvering er grundlaget for opretholdelsen af en attraktiv virksomhed.**

## *Naviairs opgaver*

**Naviair er en statsvirksomhed under Transportministeriet.**

**Vi leverer lufttrafiktjeneste, der omfatter områdekontroltjeneste i dansk luftrum – det vil sige de såkaldte en-route-tjenester. Desuden leverer vi indflyvnings- og tårnkontroltjeneste for afgående og ankommende fly til lufthavnene i København, Roskilde, Billund, Aalborg, Aarhus og Bornholm. Vi leverer også flyveinformationstjeneste i Færøernes luftrum samt informations- og alarmeringstjeneste i Grønlands Luftrum. Endvidere koordinerer vi eftersøgnings- og redningstjeneste i Grønland.**

**Vi ejer og vedligeholder Air Traffic Management (ATM) udstyr og Communication, Navigation og Surveillance (CNS) udstyr i Danmark. Vi ejer også CNS-udstyr i Grønland og på Færøerne som stilles til rådighed for henholdsvis den islandske flyvesikringstjeneste ISAVIA og den canadiske flyvesikringstjeneste NAV CANADA. ATM- og CNS-udstyr er flyvekontrolsystemer, der omfatter avancerede databehandlingssystemer, radarstationer, navigationshjælpemidler (radiofyr mv.) samt tale- og datakommunikationscentraler. Herudover leverer vi teknisk vedligehold til eksterne kunder.**

**I 2009 etablerede Naviair sammen med den svenske flyvesikringstjeneste LFV Group datterselskabet NUAC HB. NUAC HB skal i løbet af de kommende år administrere et fælles dansk-svensk luftrum og varetage trafikafviklingen inden for en-route-tjenesterne. Naviair og LFV Group ejer hver 50 pct. af NUAC HB. Sammen med LFV Group og den norske flyvesikringstjeneste Avinor er vi endvidere medejer af den fælles nordiske skole for flyveledere, Entry Point North (EPN). EPN står blandt andet for grunduddannelsen af danske og svenske flyveledere.**

# Det økonomiske resultat i 2009

## Resultater

Naviair arbejder med følgende tre former for regnskaber:

- Driftsregnskab
- Bevillingsregnskab (Specificeret på hovedkonti)
- Costbaseregnskab (Brugerspecificeret)

Bevillingsregnskabet og costbaseregnskabet er begge afledt af driftsregnskabet. Driftsregnskabet, bevillingsregnskabet og costbaseregnskabet vil efterfølgende blive præsenteret i ovenstående rækkefølge.

### *Driftsregnskab*

Driftsregnskabet for 2009 udviser et underskud på 112,3 mio. kr., jf. tabel 2 Resultatopgørelse på side 18.

Resultatet er ikke forretningsmæssigt tilfredsstillende, men i lyset af markedsudviklingen og de øvrige omstændigheder, der har påvirket regnskabsåret 2009 er resultatet acceptabelt.

Naviairs rater på en-route, AACC København (Approach and Aerodrome Control Charge) og AACC Billund-området er fastsat i efteråret 2008, hvor finanskrisen endnu ikke var slået fuldt igennem i luftfartsbranchen. Da raterne for 2009 var fastsat, gik en af Naviairs store kunder konkurs. Samtidig blev finanskrisen stadig mere alvorlig og stort set alle flyselskaber i Europa reducerede deres aktiviteter. På baggrund af de ekstraordinære begivenheder blev indtægtsforventningen nedjusteret på en-route-området med ca. 90 mio. kr.

Naviair iværksatte en spareproces, som vurderede alle Naviairs omkostninger og blev gennemført uden at påvirke driftsafviklingen samt Naviairs strategiske mål. Samtidig reviderede Naviair sin investeringsplan, således at alle projekter der kunne udskydes blev revurderet, i et kunde- og forretningsmæssigt perspektiv.

NUAC HB, der blev etableret i efteråret 2009, som et svensk Handelsbolag, har ikke haft aktivitet i 2009.

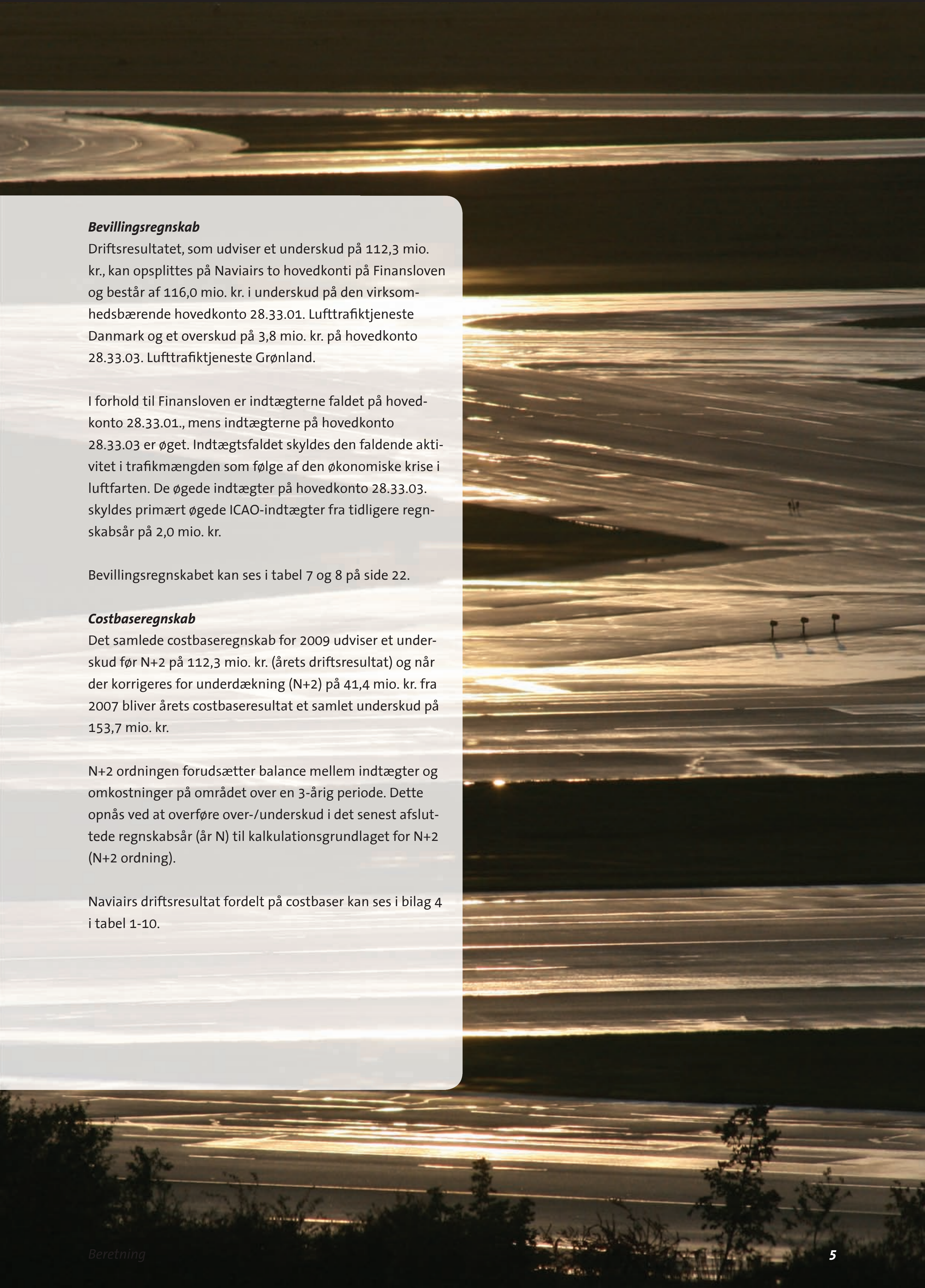
Ud over finanskrisens påvirkning blev Naviairs resultat også påvirket af en grundig gennemgang af anlægskartoteket, da tidligere revisioner af Naviairs Årsrapporter har påpeget fejl i forvaltningen af Naviairs anlægsaktiver. Gennemgangen blev gennemført for at sikre, at anlægskartoteket lever op til krav i henhold til statens almindelige regler og principper herom. De rettelser, der er blevet foretaget som en konsekvens af denne gennemgang, påvirker årets resultat negativt med 54,5 mio. kr. Heraf vedrører 40,5 mio. kr. 2008 eller tidligere år. Effektens fordeling på driftsførte omkostninger, nedskrivninger og forøgede afskrivninger kan ses i oversigten under afsnittet om ”Anvendt regnskabspraksis” på side 16.

Naviair fik i 2009 hjemmel til at aktiverer løn vedrørende anlægsinvesteringer, samt de deraf afledte Indirekte ProduktionsOmkostninger (IPO). Dette har påvirket Naviairs resultat i 2009 positivt med 17,5 mio. kr.

Naviairs låneramme er i 2009 udvidet til 1.442,3 mio. kr., ved 2 aktstykker. Samtidig er Naviairs SKB-limit (Statens Koncern Betalinger) hævet med 350,0 mio. kr., efter aftale med Transportministeriet og Økonomistyrelsen.

Driften, eksklusiv afskrivninger, for 2009 er netto påvirket positivt med 1,6 mio. kr., som skyldes korrektioner fra tidligere år. Der er positive korrektioner på 2,0 mio. kr. på indtægter fra International Civil Aviation Organisation (ICAO), se endvidere ICAO forklaring side 38. Derudover er der netto positive korrektioner vedr. øvrige driftsomkostninger på 6,9 mio. kr. og negative påvirkninger på 7,6 mio. kr. som kan henføres til anlægsgennemgangen, som det fremgår af oversigten i anvendt regnskabspraksis på side 16.

Naviair overfører, jf. Finansloven, årets resultat til egenkapitalen. Resultatdisponeringen sker med et overskud på det kommercielle område med 4,7 mio. kr., et overskud på 0,1 mio. kr. vedr. det bevillingsfinansierede område (Intern Grønland), samt et underskud på 117,1 mio. kr. til underdækning på det brugerfinansierede område. Disponeringen fremgår af tabel 3 Resultatdisponering på side 19.



***Bevillingsregnskab***

Driftsresultatet, som udviser et underskud på 112,3 mio. kr., kan opsplittes på Naviairs to hovedkonti på Finansloven og består af 116,0 mio. kr. i underskud på den virksomhedsbærende hovedkonto 28.33.01. Lufttrafiktjeneste Danmark og et overskud på 3,8 mio. kr. på hovedkonto 28.33.03. Lufttrafiktjeneste Grønland.

I forhold til Finansloven er indtægterne faldet på hovedkonto 28.33.01., mens indtægterne på hovedkonto 28.33.03 er øget. Indtægtsfaldet skyldes den faldende aktivitet i trafikmængden som følge af den økonomiske krise i luftfarten. De øgede indtægter på hovedkonto 28.33.03. skyldes primært øgede ICAO-indtægter fra tidligere regnskabsår på 2,0 mio. kr.

Bevillingsregnskabet kan ses i tabel 7 og 8 på side 22.

***Costbaseregnskab***

Det samlede costbaseregnskab for 2009 udviser et underskud før N+2 på 112,3 mio. kr. (årets driftsresultat) og når der korrigeres for underdækning (N+2) på 41,4 mio. kr. fra 2007 bliver årets costbaseresultat et samlet underskud på 153,7 mio. kr.

N+2 ordningen forudsætter balance mellem indtægter og omkostninger på området over en 3-årig periode. Dette opnås ved at overføre over-/underskud i det senest afsluttede regnskabsår (år N) til kalkulationsgrundlaget for N+2 (N+2 ordning).

Naviairs driftsresultat fordelt på costbaser kan ses i bilag 4 i tabel 1-10.

# Økonomisk analyse

Hoved- og nøgletal for årene 2007 til 2009.

**Tabel 1: Naviairs økonomiske hoved- og nøgletal**

| *(1.000 kr.)* | R 2007 | R 2008 | R 2009 |
|---|---|---|---|
| | | | |
| **Resultatopgørelse** | | | |
| **Ordinære driftsindtægter** | **-785.787** | **-868.798** | **-828.042** |
| Heraf indtægtsført bevilling (FL+TB) | -1.800 | 7.400 | 4.200 |
| Heraf eksterne indtægter | -782.153 | -870.780 | -831.153 |
| Heraf øvrige driftsindtægter | -1.834 | -5.417 | -1.088 |
| | | | |
| **Ordinære driftsomkostninger** | **791.248** | **831.506** | **880.889** |
| Heraf løn [1)] | 502.344 | 536.419 | 539.196 |
| Heraf afskrivninger | 77.539 | 45.281 | 115.033 |
| Heraf øvrige omkostninger | 211.365 | 249.806 | 226.660 |
| | | | |
| **Resultat af ordinær drift** | **5.461** | **-37.291** | **52.847** |
| Resultat før finansielle poster | 9.226 | -31.741 | 51.429 |
| | | | |
| **Årets resultat [2)]** | **55.560** | **34.988** | **112.283** |
| | | | |
| **Balance** | | | |
| Anlægsaktiver | 1.135.663 | 1.174.152 | 1.340.233 |
| Omsætningsaktiver | 186.989 | 103.362 | -39.965 |
| Egenkapital | -45.912 | -11.937 | -59.654 |
| Langfristet gæld | -1.104.465 | -1.132.190 | -1.127.835 |
| Kortfristet gæld | -167.705 | -126.357 | -108.423 |
| | | | |
| Låneramme | 1.316.000 | 1.334.500 | 1.442.300 |
| Træk på lånerammen (FF4+FF6) | -1.104.465 | -1.132.190 | -1.127.835 |
| | | | |
| **Finansielle nøgletal** | | | |
| Udnyttelsesgrad af lånerammen | 83,9% | 84,8% | 78,2% |
| Negativ udsvingsrate | -191,6% | 26,7% | -68,8% |
| Overskudsgrad | -7,1% | -4,0% | -13,6% |
| Bevillingsandel | 0,2% | -0,9% | -0,5% |
| | | | |
| **Personaleoplysninger** | | | |
| Antal årsværk | 665 | 688 | 698 |
| Årsværkspris (1.000 kr.) | 755 | 780 | 772 |
| Lønomkostningsandel | -63,9% | -61,7% | -65,1% |
| Lønforbrug (1.000 kr.) | 502.344 | 536.419 | 539.196 |

*1) Afvigelsen i forhold til SKS på 17, 5 mio. kr. i 2009 skyldes aktivering af løn og IPO.*
*2) Resultatet for 2009 er negativt påvirket af 31,7 mio. kr. fra 2008 eller tidligere år, jf. anvendt regnskabspraksis. Resultatet for 2008 er positivt påvirket af 15,2 mio. kr. vedrørende 2007 eller tidligere.*

### *Finansielle nøgletal*
Udnyttelsesgrad af lånerammen er faldet blandt andet som udtryk for, at Naviair via aktstykkerne 187 og 72 fik udvidet sin låneramme til dækning af udvidelsen af COOPANS-investeringen og indregning af aktivering af løn og IPO. Endvidere påvirkes udnyttelsesgraden positivt af engangsændringer i 2009 som følge af anlægsoprydningen.

Grundet forøgelse af startkapitalen på 160 mio. kr. i 2009, er udsvingsraten ikke sammenlignelig med tidligere år.

Naviair har haft underskud i årene 2007 til 2009, hvorfor overskudsgraden er negativ. Underskuddet i 2007 skyldes en ikke-budgetteret ny lønaftale med flyvelederne, underskuddene i 2008 og 2009 skyldes begge faldende trafik.

### *Personaleoplysninger*
Stigningen i årsværk fra 2008 til 2009 skyldes primært et større indtag af elever i 2009, og skal ses i forhold til tidligere års mangel på flyveledere.

Faldet i årsværkspriser fra 2008 til 2009 skal ses som et udtryk for, at Naviair er blevet bedre til at udnytte de personalemæssige ressourcer og dermed er blevet mere effektiv. Dette har også betydet et mindreforbrug på ydelser vedr. over- og merarbejde.

Naviairs lønomkostninger udgør en forholdsvis fast og konstant andel af de samlede omkostninger. Imidlertid er Naviairs indtægter faldet som følge af krisen i luftfarten. Derfor er lønomkostningsandelen steget. Naviairs lønforbrug ligger på et acceptabelt niveau ift. 2008.

### *Opgaver og ressourcer*
Naviairs aktiviteter fordelt på opgaver fremgår af bilag 4 Driftsregnskab for Naviairs forretningsområder (costbaser).

Virksomhedens omsætningsmæssigt sete største forretningsområder er hhv. en-route-tjenester og indflyvnings- og tårnkontroltjeneste til Københavns Lufthavne, som tilsammen udgør ca. 91 pct. af den samlede omsætning. Begge områder er i 2009 påvirket af den økonomiske afmatning i den internationale økonomi og krisen i luftfarten.



## *Forventninger til udviklingen i 2010*

Mens 2009 var præget af voldsomme fald i en-route-trafikken over Danmark, tyder de internationale prognoser på en udfladning af tallene i 2010, således at antallet af operationer kommer til at ligge på niveau med 2009. I de kommende år forventer den europæiske luftfartsorganisation EUROCONTROL, at der igen vil komme en svag vækst i antallet af flyvninger i Europa og i de nyeste prognoser er det forventningen, at trafiktallene i løbet af de kommende år vil rette sig så meget, at antallet af flyvninger i Europa i 2014 vil nå op på niveauet for 2007.

I Københavns Lufthavn og Billund Lufthavn forventes det at antallet af operationer i 2010 kommer til at ligge på nogenlunde samme niveau som i 2009.

På baggrund dels af den forventede nulvækst i antallet af operationer, dels af den nye model for ratefastsættelse, hvor under- og overskud fra Naviairs virksomhed fordeles ud over 5 år (N+(2-5)) mod tidligere to år (N+2), vil Naviair i de kommende år akkumulere større underskud end hidtil. Den nye model sikrer, at Naviair kan fastholde moderate ratestigninger, så luftfartsselskabernes omkostninger til flyvesikring kan holdes nede. I 2010 forventer vi – baseret på de prognoser fra EUROCONTROL, der dannede grundlag for ratefastsættelsen – et underskud på 95,5 mio. kr.

De langsigtede prognoser fra EUROCONTROL er naturligvis behæftet med en betydelig usikkerhed; men ud fra den forventede vækst i trafikprognoserne frem til 2014 – og de deraf voksende indtægter til Naviair – er det forventningen, at Naviair fra 2012 igen vil have en økonomi som ikke akkumulerer underskud.

Naviair er fra 1. januar 2010 fuldt momsregistreret. Således er der nu fuldt fradrag for købsmoms der vedrører en-route-ydelsen. Det kan medvirke til at dele af underskuddet for årene fremover kan indhentes.

Såfremt trafikken vokser hurtigere end forventet, vil det ligeledes medvirke til, at Naviair hurtigere kan indhente underdækningen i årene fremover og give mulighed for at ratestigningerne minimeres.

Regeringen har i februar 2010 fremsat lovforslag i Folketinget om at omdanne Naviair til en Selvstændig Offentlig Virksomhed (SOV). Folketinget forventes at færdigbehandle lovforslaget inden sommerferien 2010, hvorefter ministeren kan etablere virksomheden. Naviair SOV etableres i regnskabs- og skattemæssig henseende med virkning fra 1. januar 2010.

For at sikre den bedst mulige økonomi i årene fremover vil vi fortsat have opmærksomheden særlig rettet imod effektivitet og mulige omkostningsreduktioner i det omfang, hvor det ikke vil medføre forringet service eller manglende kapacitet.

# Målrapportering

Naviairs målrapportering omfatter alle mål, der indgår i Naviairs resultatkontrakt med Transportministeriets departement (Resultatkontrakt 2009-2012 mellem Naviair og Transportministeriets departement kan ses på www.naviair.dk).

Manglende opfyldelse af mål er ikke i sig selv et udtryk for, at Naviairs opgavevaretagelse ikke er i overensstemmelse med gældende lovgivning, internationale konventioner, budget- og bevillingsregler, overenskomster mv.

Naviairs målopstilling er opdelt i otte effektområder; sikkerhed, kapacitet, effektivitet, udvikling, økonomisk ansvarlighed, attraktiv virksomhed, kundetilfredshed og miljøansvarlighed. Effektområderne svarer til Naviairs kritiske succesfaktorer.

## ÅRETS RESULTATOPFYLDELSE

### Sikkerhed

| ***Sikkerhed*** *(vægt: 25% af resultatkontrakten)* | | | | | | ***2009*** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **Resultatkrav** | **Målopfyldelse** |
| Antal hændelser [1)] | 2,3 | 2,7 | 1,6 | 1,8 | 1,2 | Færre end 2,5 | Fuld |
| Tilgængelighed ODS´er i kontrolcentralen | 99,9% | 99,9% | 99,9% | 99,8% | 99,9% | Højere end 99,5% | Fuld |
| Tilgængelighed af radardækning | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | Højere end 99,5% | Fuld |
| Tilgængelighed af radio-/nødradiosystemer | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | Højere end 99,5% | Fuld |

*1) antal hændelser i kategori A, B og C pr. 100.000 operationer*

***Alle fire mål inden for sikkerhed er fuldt opnået.***
Det er målet, at Naviair tilsikrer et højt flyvesikkerhedsniveau. Sikker afvikling af flytrafik har to aspekter: safety og pålidelighed. Mål for safety udtrykkes i form af hændelser, og mål for pålidelighed udtrykkes i form af tilgængelighed/driftssikkerhed for flyveledernes arbejdsredskaber; Radardisplays (Operation Display System), radardækning og radio-/nødradiosystemer.

Sikker trafikafvikling er Naviairs ubetingede højeste prioritet, og Naviair har i 2009 levet op til den sædvanlige høje standard. Alle årets resultater for sikkerhed er meget tilfredsstillende. Det er særligt tilfredsstillende, at antallet af hændelser er reduceret til det laveste niveau i Naviairs historie. Naviair forventer at kunne fastholde det høje sikkerhedsniveau i 2010.

### Kapacitet

| ***Kapacitet*** *(vægt: 14% af resultatkontrakten)* | | | | | | ***2009*** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **Resultatkrav** | **Målopfyldelse** |
| Forsinkelser en-route *(Minutter pr. operation)* | 0,0 | 0,3 | 0,1 | 2,2 | 0,0 | Færre end 0,3 | Fuld |
| Forsinkelser Tower/Approach København *(Minutter pr. operation)* | 0,0 | 0,4 | 0,1 | 0,9 | 0,0 | Færre end 0,2 | Fuld |

***Begge mål inden for kapacitet er fuldt opnået.***
Det er målet, at Naviair tilvejebringer tilstrækkelig kapacitet og leverer trafikafvikling med minimale forsinkelser. Forsinkelser i flytrafikken er dyre for luftfartsselskaberne og deres kunder. Forsinkelser kan i kraft af øget brændstofforbrug medføre øget luftforurening/$CO_2$-udslip, så de skal begrænses mest muligt. Målet for kapacitet udtrykkes i form af antal minutters forsinkelse pr. operation forårsaget af Naviair på henholdsvis en-route og Tower/Approach København. Årets resultat er positivt påvirket af faldet i trafikken.
Det er tilfredsstillende, at Naviair har leveret den efterspurgte kapacitet i 2009. Det kan konstateres, at regulariteten som planlagt er tilbage på det niveau, vi leverede inden indkørselsperioden i forbindelse med overgangen til det nye ATM-system (flyvekontrolsystem) i 2008. Naviair forventer at fastholde den gode regularitet i 2010 – også med en øget trafikmængde.

## Effektivitet

| ***Effektivitet*** *(vægt: 18% af resultatkontrakten)* | | | | | | 2009 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **Resultatkrav** | **Målopfyldelse** |
| Disponeringseffektivitet en-route *(Operationer pr. flyvelederårsværk til vagter)* | 7.063 | 7.142 | 7.218 | 6.392 | 7.268 | Flere end 6.300 | Fuld |
| Disponeringseffektivitet Tower/Approach København *(Operationer pr. flyvelederårs-værk til vagter)* | 4.674 | 4.568 | 4.327 | 4.360 | 4.708 | Flere end 3.950 | Fuld |
| Administrativ og teknisk effektivitet *(Antal ikke-operative årsværk pr. operativt årsværk til vagter)* | 2,1 | 2,1 | 1,9 | 1,8 | 2,0 | Færre end 2,0 | Delvis |
| Ministerbetjening *(Ministerbetjeningens rettidighed og skønnet anvendelighed)* | - | - | - | > 85% | > 90% | 90% eller højere | Fuld |

***Tre mål inden for effektivitet er fuldt opfyldt, og et mål er delvis opfyldt.***

Det er målet, at Naviair anvender ressourcer så virkningsfuldt som muligt. Virksomhedens drift skal løbende effektiviseres, således at prisen på Naviairs ydelser til enhver tid er konkurrencedygtig i forhold til andre udbydere af lufttrafiktjeneste. Målet for effektivitet udtrykkes i disponeringseffektivitet – antal operationer håndteret pr. flyveleder på vagt – samt administrativ og teknisk produktivitet – forholdet mellem ikke-operative og operative medarbejdere i Naviair. Det er hensigten, at der skal håndteres flere operationer pr. flyveleder på vagt, samt at forholdet mellem ikke-operative og operative medarbejdere i Naviair skal falde. Naviair bidrager til ministerbetjening og målet for betjeningen udtrykkes i form af rettidighed og anvendelighed.

Det er tilfredsstillende, at indkørslen af det nye ATM-system afspejles i stigende disponeringseffektivitet for både en-route og Tower/Approach København, således at disponeringseffektiviteten nu er højere end niveauet i 2007. Resultatet er bedre end forventet, idet målet for 2009 var at nå samme niveau som i 2008. Det bedre resultat er primært opnået på grund af faldet i trafikken.

Målet på administrativ og teknisk produktivitet er delvist opfyldt. Dette skyldes faldet i trafikken, som betyder at antallet af operative årsværk til vagter er faldet. På grund af faldet i trafikken anses det som tilfredsstillende at være så tæt på det fastsatte mål.

Det er tilfredsstillende, at Naviair har leveret rettidig og anvendelig ministerbetjening.

Naviair forventer at kunne forbedre disponeringseffektiviteten samt den administrative og tekniske produktivitet i 2010. Naviair forventer også fremover at levere den ønskede betjening af transportministeren.

## Udvikling

| ***Udvikling*** *(vægt: 15% af resultatkontrakten)* | | 2009 | |
|---|---|---|---|
| | **2009** | **Resultatkrav** | **Målopfyldelse** |
| COOPANS *(Gennemførelse og godkendelse af BCT 3 samt etablering af testmiljø)* | Første delmål er opfyldt. Andet delmål er ikke opfyldt | Building Clearing Test 3 gennemført og godkendt samt etablering af testmiljø for COOPANS Build 1 | Delvis |
| NUAC *(Etablering af NUAC selskab samt deklarering af FAB)* | Begge delmål er opfyldt | Alle forhold omkring etablering af NUAC selskab på plads. Den dansk-svenske FAB skal være klar til at blive deklareret. | Fuld |
| IFRS *(Kortlægning af principper, økonomisk og forretningsmæssig vurdering af principper, samt aflæggelse af årsrapport efter de tilrettede principper)* | Alle delmål er opfyldt | Kortlægning af forskelle mellem Naviairs principper og de internationale regnskabsprincipper. Økonomisk og forretningsmæssig vurdering af hvordan disse principper kan tilpasses gennem dispensation (ØS/SLV). Årsrapporten aflægges efter de tilrettede principper. | Fuld |

***To mål inden for udvikling er fuldt opfyldt, og et mål er delvist opfyldt.***

Det er målet at tilsikre udvikling af Naviair gennem alliancer, harmonisering og standardisering. På den måde kan Naviair være en aktiv deltager i udviklingen inden for europæisk luftfart.

I 2009 er der stillet resultatkrav til tre udviklingsprojekter: COOPANS, NUAC og overgang til internationale regnskabsstandarder, IFRS.

COOPANS er et samarbejde, der har til formål at harmonisere procedurer og standardisere ATM-systemer. Resultatkravet består af to delmål. Build Clearing Test 3 er gennemført og godkendt, mens testmiljøet for COOPANS Build 1 først leveres i 2010 som følge af review af COOPANS-programmet i lyset af EU's Single European Sky (SES) Implemation Rules og EU's Single European Sky ATM Research (SESAR) program, samt erfaringer fra indkøring af CASIMO (CATCAS SImulator MOdernisering). Der er dermed delvis målopfyldelse på COOPANS.

NUAC har til formål at sikre et tættere samarbejde mellem Danmark og Sverige om levering af lufttrafiktjeneste i et fælles dansk-svensk luftrum. Resultatkravet består af to delmål. NUAC-selskabet blev etableret, og den dansk-svenske funktionelle luftrumsblok (FAB) blev deklareret i 2009. Begge delmål er dermed opfyldt.

Overgang til internationale regnskabsstandarder har til formål at sikre, at Naviair kan aflægge regnskab i henhold til internationale regnskabsstandarder. Resultatkravet består af tre delmål. Forskellene mellem Naviairs regnskabsprincipper og de internationale principper er kortlagt. Der er foretaget en økonomisk og forretningsmæssig vurdering af forskellene, samt en afklaring af økonomiske konsekvenser af disse, således at Naviair kan aflægge årsrapport for 2009 efter de tilrettede regnskabsprincipper. Alle delmål er dermed opfyldt.

Målopfyldelsen på udvikling er tilfredsstillende, fordi Naviair med opfyldelsen af disse mål kan fortsætte virksomhedens langsigtede strategiske forretningstiltag.

## *Økonomisk ansvarlighed*

| ***Økonomisk ansvarlighed*** *(vægt: 10% af resultatkontrakten)* | | | | | | ***2009*** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **Resultatkrav** | **Målopfyldelse** |
| Omkostningseffektivitet en-route *(Danmarks en-route-rate i forhold til sammenlignelige Service Providers i EUROCONTROL)* | -12,0% | -10,5% | -5,2% | -5,9% | -3,9% | Minimum 2,4% under gennemsnittet | Fuld |
| Omkostningseffektivitet Tower/Approach København *(Omkostninger pr. afgiftspligtig start)* | 1.323 kr. | 1.273 kr. | 1.343 kr. | 1.408 kr. | 1.470 kr. | 1.475 kr. eller mindre | Fuld |

***Begge mål inden for økonomisk ansvarlighed er fuldt opfyldt.***

Det er målet at være økonomisk ansvarlige i alle henseender. Naviair skal være omkostningseffektiv, således at prisen på Naviairs ydelser til en hver tid er konkurrencedygtig i forhold til andre udbydere af lufttrafiktjeneste.

Målet for økonomisk ansvarlighed udtrykkes i omkostningseffektivitet: for en-route er det målet, at raten er lavere end den gennemsnitlige rate hos sammenlignelige Service Providers, og for Tower/Approach København er der et maksimum for, hvad omkostningerne pr. afgiftspligtig start må være. Det kan konstateres, at Naviairs rate er lavere end den gennemsnitlige rate hos de Service Providers Naviair sammenligner sig med, og at omkostningerne pr. afgiftspligtig start er 1.470 kr.

For at undgå uhensigtsmæssige stigninger i taksterne på grund af de bratte fald i trafikken, er det besluttet, at Naviair ændrer sin hidtidige rateopkrævningsmodel således at underskud og overskud spredes ud over 5 år imod hidtil 2 år. I praksis betyder ændringen, at taksterne for en-routetrafik i Danmark i 2010 stiger med ca. 4 pct. i forhold til 2009. Den ændrede model for ratefastsættelse er til stor fordel for luftfarten, fordi omkostningerne til flyvesikring dermed kan holdes nede. Omlægningen betyder dog også, at Naviair akkumulerer et større underskud i en del år fremover.

Naviair opflyder på denne baggrund målet på omkostningseffektiviteten for en-route.

Set i lyset af den aktuelle krise i luftfarten er målopfyldelsen på økonomisk ansvarlighed tilfredsstillende. Naviair har fortsat fokus på omkostningsminimering og effektiviseringer i 2010 og forventer at kunne leve op til målene i 2010.



## Attraktiv virksomhed

| ***Attraktiv virksomhed*** *(vægt: 8% af resultatkontrakten)* | | **2009** | |
|---|---|---|---|
| | **2009** | **Resultatkrav** | **Målopfyldelse** |
| Attraktiv arbejdsplads<br>*(Andel af ikke-vestlige indvandrere og efterkommere samt gennemsnitligt sygefravær).* | Første og andet delmål er opfyldt. | Andel af ikke-vestlige indvandrere og efterkommere øges med 0,5 procentpoint. Gennemsnitligt sygefravær må højst være 6 dage. | Fuld |
| Beståelsesprocent for flyvelederuddannelsen<br>*(Antal optagne flyvelederaspiranter samt andel af flyvelederaspiranter der gennemfører Initial og Unit training)* | Første og andet delmål er opfyldt. Tredje delmål er ikke opfyldt. | Minimum 12 flyvelederaspiranter optages på EPN. 75% af aspiranterne gennemfører Initial training. 75% af aspiranterne gennemfører Unit training. | Delvis |

***Det første mål inden for attraktiv virksomhed er fuldt opfyldt og det andet mål er delvist opfyldt.***

Det er målet, at Naviair har positive og velfungerende medarbejdere med de rigtige kompetencer. Målet for attraktiv virksomhed er delt i to mål: Attraktiv virksomhed (etnisk ligestilling og sygefravær) samt beståelsesprocent. Transportministeriet har to koncernfællesmål; at øge andelen af ikke-vestlige indvandrere og efterkommere blandt medarbejderne, samt at reducere antallet af sygedage pr. medarbejder. Naviair har øget andelen af ikke-vestlige indvandrere og efterkommere med 0,5 procentpoint. Antallet af sygedage eksklusiv langtidssygefravær er reduceret til 5,2 dage pr. medarbejder. Målet for attraktiv arbejdsplads er dermed fuldt opfyldt.

Resultatkravet for beståelsesprocent består af tre delmål. Naviair har optaget 24 aspiranter i 2009, 84,2 pct. har gennemført INITIAL training og 73,9 pct. har gennemført UNIT training. Dermed er to delmål fuldt opfyldt og et delmål delvist opfyldt. Det betyder, at resultatkravet på beståelsesprocent er delvist opfyldt.

Målopfyldelsen på attraktiv virksomhed er tilfredsstillende. I 2010 vil der forsat være fokus på løbende udvikling og udbygning af uddannelse for både flyvelederaspiranter og øvrige medarbejdergrupper. Naviair forventer, at det iværksatte DUK-projekt (Deltagerlogisk UndervisningsKoncept) vil medføre, at beståelsesprocenterne når målene i 2010. Naviair forventer, at sygefraværet også i fremtiden holdes på det nuværende lave niveau.



## Kundetilfredshed

| ***Kundetilfredshed*** *(vægt: 5% af resultatkontrakten)* | | | | | | ***2009*** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **Resultatkrav** | **Målopfyldelse** |
| Brugertilfredshed *)<br>*(Tilfredse eller meget tilfredse brugere)* | 97,4% | 100% | 100% | 63% | 88,9% | Flere end 90% | Delvis |

**) Undersøgelsen laves på enten lufthavne, piloter eller luftfartsselskaber. 2005: Luftfartsselskaber, 2006: Lufthavne, 2007: Luftfartsselskaber, 2008: Piloter, 2009: Lufthavne*

***Målet inden for kundetilfredshed er delvist opfyldt.***
Det er målet, at luftfartsselskaber og lufthavne skal opleve en sikker og effektiv service. I 2009 gennemførtes en tilfredshedsundersøgelse blandt lufthavne. Målet for kundetilfredshed udtrykkes i form af antallet af lufthavne, der enten er tilfredse eller meget tilfredse med Naviairs ydelser. Der er én af ni brugere, som har tilkendegivet en neutral holdning til Naviair, mens resten af brugerne enten er tilfredse eller meget tilfredse. Det betyder, at andelen af tilfredse eller meget tilfredse svar er 88,9 pct. Naviair opfylder dermed ikke målet om, at flere end 90 pct. af brugerne skal være tilfredse eller meget tilfredse med de ydelser Naviair leverer.

Naviair tager alle input fra undersøgelsen til efterretning. Resultatet af undersøgelsen er samlet set tilfredsstillende. Naviair har fortsat fokus på, at vores ydelser løbende skal udvikles og gøres attraktive for både eksisterende og nye kunder. Naviair vil styrke kunderelationer gennem tæt samarbejde med fokus på sikkerhed, kvalitet og pris, således at Naviairs ydelser understøtter kundernes forretning bedst muligt. Det forventes derfor, at Naviair kan leve op til målet i den kommende brugertilfredsundersøgelse.

## Miljøansvarlighed

| ***Miljøansvarlighed*** *(vægt: 5% af resultatkontrakten)* | | | | | | ***2009*** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **Resultatkrav** | **Målopfyldelse** |
| Støjgener<br>*(Antallet af uberettigede overtrædelser)* | 1 | 5 | 1 | 0 | 0 | 5 eller færre | Fuld |

***Målet indenfor miljøansvarlighed er fuldt opfyldt.***
Det er målet, at Naviair tilsikrer en trafikafvikling, som minimerer støj og reducerer luftforurening. Målet for miljøansvarlighed udtrykkes i form af antallet af konstaterede tilfælde, hvor Naviair er direkte eller indirekte årsag til uberettigede overtrædelser af de støjbegrænsende bestemmelser.

Naviair har fokus på at sikre en mere præcis udflyvningsrute for luftfartøjerne og dermed mindske støjgenerne, så der tages hensyn til nærmiljøet. Det er et meget tilfredsstillende resultat, at Naviair – ligesom sidste år – ikke har været årsag til uberettigede overtrædelser af de støjbegrænsende bestemmelser.
Naviair forventer at kunne holde støjgenerne på et minimum igen i 2010




## MÅLOPFYLDELSE – SAMMENFATNING

Resultaterne inden for effektområderne sikkerhed, kapacitet, effektivitet, udvikling, økonomisk ansvarlighed og miljøansvarlighed er direkte med til at opfylde Naviairs mission om at skabe værdi og velfærd for samfundet gennem udvikling og leverance af sikker og effektiv trafikstyring til luftfarten.

Effektområdet attraktiv virksomhed sikrer fokus på optagelse og uddannelse af flyvelederaspiranternes uddannelse, således at der sikres tilstrækkeligt arbejdsudbud af operative medarbejdere i de kommende år. Effektområdet kundetilfredshed sikrer, at Naviairs ydelser løbende udvikles og holdes attraktive for både eksisterende og nye kunder.

Samlet understøtter alle effektområderne Naviairs 4 delstrategier, der på hver sit område – kundeorientering, alliancepartnere/relationer, leverandører og medarbejdere – afstikker retningslinjer for vejen mod Naviairs mål.

2009 har været præget af faldende trafik, hvilket har haft en positiv effekt på regulariteten, men negativ effekt på indtjeningen. På baggrund af de negative forventninger til trafikken iværksatte vi allerede i slutningen af 2008 en spare- og effektiviseringskampagne for i videst muligt omfang at tilpasse vores omkostninger til det lavere aktivitetsniveau. Samtidig med sparekampagnen er den generelle opmærksomhed på omkostningsbevidst adfærd blevet skærpet i hele organisationen. Det har blandt andet ført til en endnu strammere fokus på effektivitet og større fleksibilitet i opgaveløsningen. Disse tiltag har tilsammen ført til opnåelse af årets resultater.

Den manglende etablering af testmiljøet for COOPANS Build 1 får ikke effekt på den samlede tidsplan, som Naviair fortsat forventer overholdes.

Der er i alt 19 resultatkrav. Heraf er 15 fuldt opfyldt og 4 delvist opfyldt. Der er en detaljeret opgørelse af resultatkravene i bilag 3.

Ved opgørelsen af resultatkontrakt 2009-2012 har Naviair opnået 92 point ud af 100 mulige.

Samlet set vurderes Naviairs opfyldelse af resultatkrav at være tilfredsstillende.

# Regnskab

### *Anvendt regnskabspraksis*

Naviair aflægger som statsvirksomhed årsrapport i henhold til statens almindelige regler og principper herom, jf. regnskabsbekendtgørelsen og de nærmere retningslinjer angivet i Finansministeriets Økonomisk Administrative Vejledning.

For Naviairs hovedkonti 28.33.01. og 28.33.03. aflægges regnskab efter reglerne for det omkostningsbaserede regnskab.

Det bemærkes, at fortegnsnotationen i resultatopgørelse og balance samt tilhørende noter følger Statens Koncern System (SKS), hvorfor + (plus) = underskud/omkostning eller et aktiv, medens – (minus) = overskud/indtægt eller et passiv.

**I forhold til tidligere års regnskabspraksis er der i 2009 sket følgende ændringer:**

- Som følge af en grundig gennemgang af anlægskartoteket har en række anlægsaktiver ændret anlægsklasse. Dette er sket ud fra en helt konkret vurdering af de enkelte anlæg, hvor der er taget stilling til anlæggets karakter og anvendelse. I visse tilfælde har anlægsaktiver fejlagtigt været placeret i en forkert anlægsklasse, hvilket i så fald er blevet korrigeret.

- Alle gennemgåede anlæg er blevet vurderet med hensyn til levetid, ud fra en konkret vurdering af de enkelte anlægs stand, anvendelse samt sammenhæng til øvrige anlæg og påtænkte udskiftninger. Dette har medført, at enkelte anlæg har fået forlænget levetiden, men i de fleste tilfælde er levetiden blevet forkortet. Dette har samlet betydet en forøgelse af afskrivningerne i 2009 med 1,6 mio. kr.

- I tillæg til ovennævnte revurdering af levetider, er en række anlæg blevet opsplittet i delanlæg med forskellige levetider. Herunder er en række produktionsanlæg blevet opsplittet i hhv. hardware og software med forskellige levetider. Tidligere stod disse systemer registreret med én samlet levetid for hele anlægget. Endvidere er visse bygninger blevet opsplittet i selve bygningen samt bygningsinstallationer, ligeledes med forskellige levetider. Dette har samlet medført en forøgelse af afskrivningerne i 2009 med 22,8 mio. kr. Heraf vedrører de 11,5 mio. kr. 2009, medens de resterende 11,3 mio. kr. er en efterkorrektion for tidligere år.

- I forbindelse med anlægsgennemgangen er alle anlæg blevet vurderet med hensyn til fortsat anvendelse. Dette har medført, at der samlet er afgangsført anlæg med en anskaffelsessum på 340,2 mio. kr. og akkumulerede afskrivninger på 318,5 mio. kr. Der er således foretaget nedskrivning af den bogførte værdi på 21,8 mio. kr., hvilket samtidig har medført en reduktion i afskrivningerne med 0,1 mio. kr. for den resterende del af året fra nedskrivningstidspunktet. Af nedskrivningen vedrører de 0,2 mio. kr. 2009, medens de resterende 21,6 mio. kr. er en efterkorrektion for tidligere år.

- Der er i 2009 sket en yderligere opstramning af praksis for aktivering af projektrelaterede omkostninger i forbindelse med udvikling af egne udviklingsopgaver. Dette har betydet, at resultatet er påvirket af aktiverede udgifter i 2008 og tidligere på samlet 7,6 mio. kr., samt yderligere 0,8 mio. kr. vedr. 2009. I alt er der dermed driftsført omkostninger for 8,4 mio. kr., som var blevet aktiveret som igangværende projekter.

- I overensstemmelse med godkendt aktstykke er der fra og med 2009 aktiveret løn og Indirekte ProduktionsOmkostninger (IPO) på anlæg. Den aktiverede løn beløber sig til 13,3 mio. kr., og aktiverede IPO beløber sig til 4,2 mio. kr.

Resultatet for 2009 er påvirket i negativ retning med 54,5 mio. kr. som følge af ændringerne foretaget i forbindelse med anlægsgennemgangen. Endvidere er resultatet påvirket i positiv retning med 17,5 mio. kr. som følge af aktivering af løn og IPO. Samlet set giver det en påvirkning på 37,0 mio. kr.

Påvirkningerne vedrørende anlægsgennemgang fordeler sig således:

| ***Påvirkninger vedr. anlægsgennemgang*** *(1.000 kr.)* | **2009** | **Heraf vedr. 2008 og tidligere år** | **Vedvarende effekt for 2010** |
|---|---|---|---|
| Aktivering af løn | -13.316 | 0 | |
| Aktivering af IPO | -4.230 | 0 | |
| **Personaleomkostninger** | **-17.546** | **0** | **0** |
| Tilbageførsel af driftsomkostninger aktiveret som anlæg under udførsel | 8.442 | 7.644 | |
| **Andre ordinære driftsomkostninger** | **8.442** | **7.644** | **0** |
| Nedskrivninger [1)] | 21.753 | 21.566 | |
| Forøgede afskrivninger | 24.315 | 11.339 | 15.446 |
| **Af- og nedskrivninger** | **46.068** | **32.906** | **15.446** |
| **Påvirkning af årets resultat** | **36.964** | **40.550** | **15.446** |

*1) To enkeltanlæg er nedskrevet med mere end 1 mio. kr., dette er Technical Monitoring System (TMS) 14,2 mio. kr. og COOPANS harmonisering 3,0 mio. kr.*

**De i 2009 anvendte afskrivningshorisonter er:**

| | |
|---|---|
| Software | 3 år |
| Tilpasset software | 5-8 år |
| Bygninger | 50 år |
| Bygningsforbedringer | 10-20 år |
| Installationer | 10-20 år |
| Transportmateriel | 5-8 år |
| Produktionsanlæg og maskiner | 6-20 år |
| Inventar og IT-udstyr | 3-5 år |

Bortset fra ovenstående ændringer er den anvendte regnskabspraksis uændret i forhold til tidligere år.

**Tidligere ændringer til regnskabspraksis**

I 2004 har Naviair implementeret det omkostningsbaserede regnskab med ny revideret åbningsbalance. Anlægsaktiverne blev afskrevet efter saldometoden og afskrivning blev påbegyndt året efter investeringen var foretaget. Anlægsaktiverne var i åbningsbalancen optaget til den bogførte værdi pr. 31.12.2003 jf. aftale med Økonomistyrelsen. Afskrivningsprincippet efter saldometoden efter overgangen til det omkostningsbaserede regnskab er foretaget efter dispensation fra Økonomistyrelsen.

Frem til 2005 har Naviair haft dispensation til at foretage afskrivning på igangværende anlægsprojekter, således at afskrivning blev påbegyndt 1 år efter hver investering blev foretaget. Afskrivning skete efter saldometoden.

Pr. 1. januar 2006 blev klassifikationen ændret, således at igangværende anlægsprojekter blev udskilt fra ibrugtagne anlæg. Afskrivningsprincipperne for anlægsaktiverne blev samtidig ændret, hvorefter der er blevet foretaget lineære afskrivninger fra anskaffelses-/ibrugtagningsdatoen. Ændringen blev foretaget både i det omkostningsbaserede regnskab og i costbaseregnskabet. De akkumulerede afskrivninger for allerede ibrugtagne anlæg blev i denne forbindelse ikke ændret. Den bogførte værdi blev i stedet afskrevet lineært over anläggets restlevetid.

I forbindelse med ændringen af klassifikationen i 2006, blev der flyttet akkumulerede afskrivninger for 108,9 mio. kr. fra produktionsanlæg og maskiner over til igangværende projekter, og her blev de efterfølgende modregnet i

anskaffelsessummen. Værdien af de pågældende anlæg blev således videreført til en netto værdi. Dette har medført, at såvel den videreførte anskaffelsessum som de videreførte akkumulerede afskrivninger er 108,9 mio. kr. lavere, end hvis værdien var blevet videreført brutto. Den bogførte værdi er imidlertid upåvirket.

I perioden frem til 2006 blev der bogført ikke-aktiverbare udgifter som en del af anskaffelsen af anlægsaktiverne, herunder rejseomkostninger, fortæring, vedligehold mv. Det er i den forbindelse blevet vurderet, at de afskrivninger, som blev foretaget på igangværende projekter til og med 2006, dvs. de 108,9 mio. kr. som blev modregnet i anskaffelsessummen, som minimum modsvarer de ikke-aktiverbare udgifter bogført som en del af anskaffelsen frem til 2006. Dette forhold, sammen med den anlægsoprydning, der har fundet sted i hhv. 2008 og 2009, hvor ikke-aktiverbare udgifter bogført på anlæg i perioden fra 2006 og frem er tilbageført, vurderes det, at den registrerede anskaffelsessum for anlægsaktiverne ultimo 2009 udelukkende indeholder aktiverbare udgifter.

I 2008 blev der foretaget ændrede skøn vedrørende levetiden på en række produktionsanlæg. I den forbindelse blev levetiden for flyvekontrolsystemer, herunder DATMAS, ændret fra 15 til 20 år. Denne ændring begrundes med, at det tidligere flyvekontrolsystem CATCAS blev anvendt over en 20-årig periode, og at tilsvarende systemer i branchen normalt anvendes og afskrives over minimum 20 år. I tillæg hertil forventes det, at DATMAS vil blive anvendt i minimum 20 år. I 2009 blev der yderligere foretaget en opsplitning af bl.a. DATMAS-systemet, idet det blev vurderet som mere retvisende at afskrive software- og hardware-delene af systemet over forskellige afskrivningshorisonter. Effekten af denne opsplitning er korrigeret tilbage til ibrugtagningstidspunktet i 2008, og den økonomiske effekt er beskrevet tidligere i anvendt regnskabspraksis.

**Resultatpåvirkning i 2009 vedr. tidligere år**
Resultatet for 2009 er påvirket af korrektioner fra tidligere år. Der er indtægter på ICAO området, som ikke var periodiseret. Samtidig var der differencer i periodiseringer vedr. regnskabsår 2008.

Anlægsgennemgangen har bevirket tilbageførsel af driftsomkostninger som var aktiveret, samt medført øget af- og nedskrivninger.

Dette har medført en samlet resultatpåvirkning vedr. tidligere år på 31,7 mio. kr.

| ***Resultatpåvirkning i 2009 vedr. tidligere år*** *(1.000 kr.)* | |
|---|---|
| ICAO indtægter (note 1) | -2.017 |
| **Ordinære driftsindtægter i alt** | **-2.017** |
| | |
| **Ordinære driftsomkostninger** | |
| Andre ordinære driftsomkostninger (note 3) | -6.860 |
| Andre ordinære driftsomkostninger vedr. anlæg (note 3) | 7.644 |
| Nedskrivninger (note 4) | 21.566 |
| Afskrivninger (note 4) | 11.339 |
| **Ordinære driftsomkostninger i alt** | **33.690** |
| | |
| **Sum af Resultatpåvirkning i 2009 vedr. tidligere år** | **31.673** |

**Bygninger på lejet grund**
Med undtagelse af enkelte bygninger til en samlet bogført værdi på 2,4 mio. kr. ultimo 2009, primært opført til navigationsudstyr på forskellige beliggenheder rundt omkring i landet, består Naviairs samlede bygningsmasse med en bogført værdi på 154,4 mio. kr. ultimo 2009 af bygninger på lejet grund. Herunder hele Naviairhuset med kontrolcentral, simulatorbygninger og administration placeret i Maglebylille, samt kontroltårnet i Københavns Lufthavn, Kastrup. Alle disse bygninger er placeret på grund tilhørende Københavns Lufthavne A/S.

### *Tabel 2: Resultatopgørelse*

| *(1.000 kr.)* | R 2008 | R 2009 | B 2010 |
|---|---|---|---|
| **Ordinære driftsindtægter** | | | |
| Indtægtsført bevilling | | | |
| Bevilling FL+TB | 7.400 | 4.200 | 6.100 |
| **Indtægtsført bevilling i alt** | **7.400** | **4.200** | **6.100** |
| | | | |
| Gebyrer (note 1) | -823.755 | -783.974 | -817.166 |
| Salg af af varer og tjenesteydelser | -47.025 | -47.179 | -45.840 |
| Øvrige driftsindtægter | -5.417 | -1.088 | -6.804 |
| **Ordinære driftsindtægter i alt** | **-868.798** | **-828.042** | **-863.710** |
| | | | |
| **Ordinære driftsomkostninger** | | | |
| Forbrugsomkostninger | | | |
| Husleje | 2.726 | 2.928 | 3.101 |
| **Forbrugsomkostninger i alt** | **2.726** | **2.928** | **3.101** |
| Personaleomkostninger | | | |
| Lønninger [1)] | 467.094 | 468.720 | 484.761 |
| Pension | 75.296 | 78.288 | 83.552 |
| Lønrefusion | -11.639 | -8.018 | -5.330 |
| Andre personaleomkostninger | 5.668 | 206 | 1.780 |
| **Personaleomkostninger i alt (note 2)** | **536.419** | **539.196** | **564.764** |
| Aktivering af løn og IPO | 0 | -17.546 | -30.000 |
| Andre ordinære driftsomkostninger (note 3) | 247.081 | 241.278 | 258.437 |
| Af- og nedskrivninger (note 4) | 45.281 | 115.033 | 87.141 |
| **Ordinære driftsomkostninger i alt** | **831.506** | **880.889** | **883.442** |
| | | | |
| **Resultat af ordinær drift før finansielle poster** | **-37.291** | **52.847** | **19.733** |
| | | | |
| **Andre driftsposter** | | | |
| Hensættelser (note 5) | -3.284 | 0 | 0 |
| Andre driftsindtægter | -4 | 0 | 0 |
| Andre driftsomkostninger | 8.839 | -1.418 | 0 |
| **Resultat før finansielle poster** | **-31.741** | **51.429** | **19.733** |
| | | | |
| Finansielle indtægter | -1.302 | -425 | 0 |
| Finansielle omkostninger (note 6) | 68.030 | 61.279 | 75.803 |
| Ekstraordinære indtægter | 0 | 0 | 0 |
| Ekstraordinære omkostniger | 0 | 0 | 0 |
| **Årets resultat [2)]** | **34.988** | **112.283** | **95.536** |

*1) Afvigelsen i forhold til SKS på 17, 5 mio. kr. i 2009 skyldes aktivering af løn og IPO.*
*2) Resultatet for 2009 er negativt påvirket af 31,7 mio. kr. fra 2008 eller tidligere år, jf. anvendt regnskabspraksis. Resultatet for 2008 er positivt påvirket af 15,2 mio. kr. vedrørende 2007 eller tidligere.*

*I 2009 er ICAO-indtægter flyttet fra arten "Salg af varer og ydelser" til "Gebyr". Denne ændring er i tilrettet i 2008 kolonnen for at skabe sammenlignelighed. ICAO-gebyrindtægten udgjorde i 2008 17,9 mio. kr.*



| *Tabel 3: Resultatdisponering*<br>*(1.000 kr.)* | R 2008 | R 2009 | B 2010 |
|---|---|---|---|
| Årets resultat | 34.988 | 112.283 | 95.536 |
| Disponeret til bortfald | 0 | 0 | 0 |
| Resultat til anden disponering | 34.988 | 112.283 | 95.536 |
| Disponeret til reserveret egenkapital (båndlagt) | 38.621 | 0 | 0 |
| Disponeret til udbytte til statskassen | 0 | 0 | 0 |
| Disponeret til overført overskud | -3.633 | 112.283 | 95.536 |
| Fordeling af årets resultat på bidragydere | | | |
| heraf vedrørende brugerfinansierede områder | 38.621 | 117.092 | 100.632 |
| heraf vedrørende bevillingsfinansieret område (GRL) | 379 | -66 | 0 |
| heraf vedrørende kommercielle områder | -4.012 | -4.743 | -5.096 |

*Note: Se endvidere note 12.*

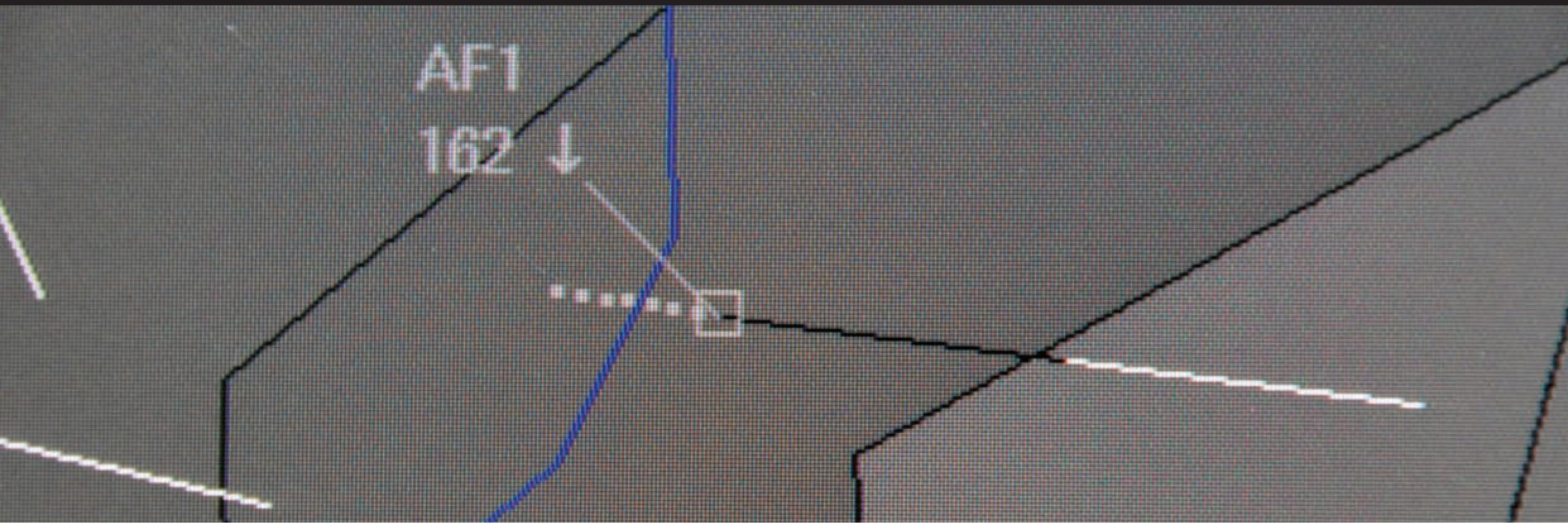
## *Tabel 4: Balance pr. 31. december 2009*

*(1.000 kr.)*

| **Aktiver** | **R 2008** | **R 2009** |
|---|---|---|
| **Anlægsaktiver** | | |
| **Immaterielle anlægsaktiver (note 7)** | | |
| Færdiggjorte udviklingsprojekter | 38.982 | 24.417 |
| Erhvervede koncessioner, patenter mv. | 42 | 1.385 |
| Igangværende projekter | 378 | 3.906 |
| | | |
| **Immaterielle anlægsaktiver i alt** | **39.402** | **29.709** |
| | | |
| **Materielle anlægsaktiver (note 8)** | | |
| Grunde, arealer og bygninger | 247.899 | 257.332 |
| Produktionsanlæg og maskiner | 704.036 | 626.050 |
| Transportmateriel | 2.287 | 2.674 |
| Inventar og IT-udstyr | 15.687 | 9.838 |
| Igangværende arbejder for egen regning | 133.641 | 223.430 |
| | | |
| **Materielle anlægsaktiver i alt** | **1.103.550** | **1.119.325** |
| | | |
| Statsforskrivning | 31.200 | 191.200 |
| **Finansielle anlægsaktiver** | **31.200** | **191.200** |
| | | |
| **Anlægsaktiver i alt** | **1.174.152** | **1.340.233** |
| | | |
| **Omsætningsaktiver** | | |
| Tilgodehavender (note 9) | 153.124 | 161.832 |
| Periodeafgrænsningsposter | 13.410 | 4.081 |
| Værdipapirer | 79 | 79 |
| | | |
| **Likvide beholdninger** | | |
| - FF5 Uforrentet konto [1)] | -36.620 | -73.567 |
| - FF7 Finansieringskontoen | -27.189 | -132.888 |
| - Andre likvider | 558 | 498 |
| **Likvide beholdninger i alt** | **-63.251** | **-205.958** |
| **Omsætningsaktiver i alt** | **103.362** | **-39.965** |
| | | |
| **Aktiver i alt** | **1.277.514** | **1.300.268** |

| **Passiver** | **R 2008** | **R 2009** |
|---|---|---|
| | | |
| **Egenkapital (tabel 5)** | | |
| Startkapital | -31.200 | -191.200 |
| Reserveret egenkapital (note 11) | 27.600 | 0 |
| Overført overskud (note 12) | -8.337 | 131.546 |
| | | |
| **Egenkapital i alt** | **-11.937** | **-59.654** |
| | | |
| | | |
| **Hensættelser** | | |
| Fratrædelsesordninger mv. (note 10) | -7.030 | -4.356 |
| | | |
| **Hensættelser i alt** | **-7.030** | **-4.356** |
| | | |
| | | |
| **Langfristede gældsposter** | | |
| Bygge- og IT-kredit (FF6) [2)] | -152.833 | -206.138 |
| Langfristet gæld (FF4) | -979.358 | -921.697 |
| | | |
| **Langfristet gæld i alt** | **-1.132.190** | **-1.127.835** |
| | | |
| | | |
| **Kortfristet gæld** | | |
| Leverandører af varer og tjenesteydelser | -44.089 | -25.227 |
| Anden kortfristet gæld [3)] | -12.200 | -1.455 |
| Skyldige feriepenge mv. | -67.799 | -77.200 |
| Igangværende arbejder for fremmed regning | 1.073 | 24 |
| Periodeafgrænsningsposter | -3.342 | -4.564 |
| | | |
| **Kortfristet gæld i alt** | **-126.357** | **-108.423** |
| | | |
| | | |
| **Gæld i alt** | **-1.258.547** | **-1.236.258** |
| | | |
| **Passiver i alt** | **-1.277.514** | **-1.300.268** |

*Garantier og øvrige økonomiske forpligtelser - (note 13)*
*1) FF5 er reguleret til -53.214 t. kr. i SKB pr. ultimo marts 2010. (iht. Økonomistyrelsens vejledning)*
*2) FF4 og FF6 er reguleret i SKB og afstemt til anlægskartoteket primo 2010.*
*3) Under posten "Anden kortfristet gæld" er der indregnet en mellemregning med SLV på 6,1 mio. kr., med modpost under "Tilgodehavender vedr. varer og tjenesteydelser". Disse to poster er udlignet i januar 2010.*




## *Egenkapitalforklaring*

Sammensætningen af egenkapitalen er vist her.

| *Tabel 5: Egenkapitalforklaring* (1.000 kr.) | R 2008 | R 2009 |
|---|---|---|
| Startkapital primo | -31.200 | -31.200 |
| + Ændring i startkapital [1)] | 0 | -160.000 |
| **Startkapital ultimo** | **-31.200** | **-191.200** |
| | | |
| Reserveret egenkapital primo | -74.500 | 27.600 |
| + Ændring i reserveret egenkapital | 102.100 | -27.600 |
| **Reserveret egenkapital ultimo** (note 11) | **27.600** | **0** |
| | | |
| Overført overskud primo | 59.788 | -8.337 |
| + Regulering af det overførte overskud | -64.492 | 27.600 |
| + Overført fra årest resultat | -3.633 | 112.283 |
| **Overført overskud ultimo** (note 12) | **-8.337** | **131.546** |
| | | |
| **Egenkapital ultimo** | **-11.937** | **-59.654** |

*1) I 2009 blev Statsforskrivningen hævet med 160 mio. kr., jf. akt. 72 af 1. december 2009.*

## *Opfølgning på likviditetsordningen*

Naviair har overholdt disponeringsreglerne.

| *Tabel 6: Udnyttelse af lånerammen* (1.000 kr.) | 2009 |
|---|---|
| Sum af saldo på FF4 og FF6 pr 31. december 2009 | 1.127.835 |
| Låneramme på FL09 + TB09 | 1.442.300 |
| **Udnyttelsesgrad i pct.** | **78,2%** |

Naviairs låneramme er i 2009 udvidet til 1.442,3 mio. kr., ved 2 aktstykker. Samtidig er Naviairs SKB-limit (Statens koncern Betalinger) hævet med 350,0 mio. kr., efter aftale med Transportministeriet og Økonomistyrelsen.




### *Bevillingsregnskabet*

Naviair aflægger bevillingsregnskab for hovedkonto 28.33.01. og 28.33.03. (Statsvirksomhed), som dækker over lufttrafiktjeneste i hhv. dansk og grønlandsk luftrum. Tabel 7 og 8 viser udviklingen af årets resultat i Naviair fra realiseret 2008 til FL 2010 i forhold til Finanslovens bevillingsmæssige rammer. Budget 2010 er Naviairs ankerbudget fordelt på de to hovedkonti.

**Danmark 28.33.01.**

Årets resultat for hovedkonto, Danmark 28.33.01. er et underskud på 116,0 mio. kr., hvilket er 159,7 mio. kr. dårligere end det forventede resultat i henhold til FL + TB. Afvigelsen skyldes væsentligt den vanskelige situation for luftfartsbranchen, hvor nedgangen i flytrafikken fortsatte i 2009. I Danmark var nedgangen i flytrafikken på knap 10 pct. i forhold til 2008, hvilket afspejles i en nedgang i indtjeningen. Sammenhængen mellem Naviairs indtjeningsgrundlag og antallet af flyveoperationer i dansk luftrum bevirker, at krisen indenfor luftfartsbranchen har påvirket Naviair negativt med en betydelig indtægtsnedgang i forhold til forventningerne.

***Tabel 7: Bevillingsregnskab, Danmark 28.33.01.***

| *(mio. kr.)* | R 08 | FL+TB 09 | R 09 | Diff. | FL 2010 | B 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nettoudgiftsbevilling | -24,6 | -21,6 | -21,6 | 0,0 | -30,1 | -23,5 |
| Nettoforbrug af reservation | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Indtægter | 856,0 | 1.007,3 | 806,3 | -201,0 | 931,7 | 865,8 |
| Udgifter | -869,2 | -942,0 | -900,7 | 41,3 | -892,2 | -934,5 |
| **Årets resultat** | **-37,8** | **43,7** | **-116,0** | **-159,7** | **9,4** | **-92,2** |

*Fortegn for bevillingsregnskabet følger Finansloven, derfor er -= underskud/omkostning, og + = overskud/indtægt*

**Grønland 28.33.03.**

Årets resultat for hovedkonto Grønland 28.33.03. er et overskud på 3,8 mio. kr., og dermed en forbedring i forhold til forventningerne på FL + TB, primært grundet flere indtægter. Det positive resultat kan primært henføres til det ICAO-finansierede område, hvoraf 2,0 mio. kr. vedr. 2008 eller tidligere år.

***Tabel 8: Bevillingsregnskab, Grønland 28.33.03.***

| *(mio. kr.)* | R 08 | FL+TB 09 | R 09 | Diff. | FL 2010 | B 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nettoudgiftsbevilling | 17,2 | 17,4 | 17,4 | 0,0 | 16,4 | 17,4 |
| Nettoforbrug af reservation | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Indtægter | 24,8 | 21,6 | 26,4 | 4,8 | 22,8 | 21,4 |
| Udgifter | -39,2 | -40,1 | -40,0 | 0,1 | -39,9 | -42,1 |
| **Årets resultat** | **2,8** | **-1,1** | **3,8** | **4,9** | **-0,7** | **-3,3** |

*Fortegn for bevillingsregnskabet følger Finansloven, derfor er -= underskud/omkostning, og + = overskud/indtægt*

# Fremlæggelse og påtegning

### *Fremlæggelse*

Naviairs årsrapport for 2009 er fremlagt i henhold til Regnskabsbekendtgørelsen.

Årsrapporten omfatter de hovedkonti på Finansloven som Naviair, CVRnr: 26059763, er ansvarlige for: Hovedkonto 28.33.01. Lufttrafiktjeneste Danmark og 28.33.03. Lufttrafiktjeneste Grønland, herunder de regnskabsmæssige forklaringer, som skal tilgå Rigsrevisionen i forbindelse med bevillingskontrollen for 2009.

### *Påtegning*

Det tilkendegives hermed:

1. at årsrapporten er rigtig, dvs. at årsrapporten ikke indeholder væsentlige fejlinformationer eller udeladelser, herunder at målopstillingen og målrapporteringen i årsrapporten er fyldestgørende,
2. at de dispositioner, som er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis, og
3. at der er etableret forretningsgange, der sikrer en økonomisk hensigtsmæssig forvaltning af de midler, og ved driften af de institutioner, der er omfattet af årsrapporten.

Kastrup den 24. marts 2010

**Morten Dambæk**
Naviair

København den 14. april 2010

**Jacob Heinsen**
Transportministeriet

# Bilag


| | |
|---|---|
| *1. Noter til resultatopgørelse og balance* | *25* |
| *2. Anlægsregnskab* | *29* |
| *3. Resultatmål* | *30* |
| *4. Driftsregnskab for Naviairs forretningsområder (costbaser)* | *31* |
| *5. Ressourceforbrug (Miljø)* | *39* |

1

# *Bilag 1: Noter til resultatopgørelse og balance*

## *Noter til resultatopgørelsen*

### *Note 1: Gebyrindtægter*

| *(1.000 kr)* | R 2008 | R 2009 | B 2010 |
|---|---|---|---|
| En-route | -584.144 | -554.898 | -590.607 |
| AACC København | -208.466 | -192.047 | -195.357 |
| AACC Billund | -13.290 | -12.102 | -10.784 |
| ICAO | -17.855 | -24.927 | -20.418 |
| **Gebyrindtægter i alt** | **-823.755** | **-783.974** | **-817.166** |
| Heraf driftsindtægter vedrørende tidligere år | 705 | 2.017 | |

### *Note 2: Personaleomkostninger*

| | R 2006 | R 2007 | R 2008 | R 2009 | B 2010 |
|---|---|---|---|---|---|
| Personaleforbrug (antal gns. årsværk) [1-2] | 656 [1)] | 665 [1)] | 688 [1)] | 698 [1)] | 675 [2)] |
| Personaleomsætning (til-/afgang) [3)] | 72/56 | 73/76 | 79/67 | 68/43 | |
| Kønsfordeling (mænd/kvinder) | 69% / 31% | 69%/31% | 70%/30% | 71%/29% | |

*1) Antal årsværk er beregnet inkl. overtid, refusioner og flyvelederaspiranter.*
*2) Antal årsværk er ekskl. overtid og refusioner, men inkl. flyvelederaspiranter*
*3) Personaleomsætningen (til-/afgang) af medarbejdere er inkl. rådighedsløn (opgjort i faktiske medarbejdere)*

### *Naviairs aldersfordeling pr. 31/12 2009 vist på personalegrupper*

| | 20-29 | 30-39 | 40-49 | 50-59 | 60- | I alt | % i alt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Flyveledere | 17 | 97 | 107 | 50 | 1 | 272 | 37,6% |
| Flyvelederass., Information-fl. m.fl. [1)] | 13 | 35 | 37 | 28 | 15 | 128 | 17,7% |
| Aspiranter [2)] | 50 | 10 | 2 | 0 | 0 | 62 | 8,6% |
| Teknikere og Ingeniører [3)] | 8 | 28 | 46 | 28 | 23 | 133 | 18,4% |
| Grønland | 8 | 3 | 0 | 1 | 0 | 12 | 1,7% |
| Administration [4)] | 3 | 32 | 40 | 35 | 6 | 116 | 16,0% |
| **I alt** [5)] | **99** | **205** | **232** | **142** | **45** | **723** | **100,0%** |
| **% i alt** | **13,7%** | **28,4%** | **32,1%** | **19,6%** | **6,2%** | **100,0%** | |

*1) Gruppen er desuden inklusive Apron-fl., AFIS-medarbejdere og Briefing*
*2) Aspiranter er inklusive omskolinger*
*3) Teknikere er inklusive 2 teknikerelever i aldersgruppen 20-29*
*4) Flyveledere i chefstillinger er i Administration-gruppen*
*5) Tabellen bygger på antal medarbejdere pr. 31/12 2009, dvs. den er ikke reduceret for deltidsbeskæftigelse*




## Note 3: Andre ordinære driftsomkostninger

| *(1.000 kr)* | R 2008 | R 2009 | B 2010 |
|---|---|---|---|
| Andre ordinære driftsomkostninger | 247.081 | 241.278 | 258.437 |
| - heraf driftsomkostninger vedrørende tidligere år | 0 | -6.860 | 0 |
| - heraf driftsomkostninger vedrørende tidligere år (anlæg) [1)] | 3.445 | 7.644 | 0 |

*1) Fremgår af anvendt regnskabspraksis i 2008 og 2009*

## Note 4: Opgørelse af årets af- og nedskrivininger

| *(1.000 kr.)* | R 2008 | R 2009 | B 2010 |
|---|---|---|---|
| Immatterielle anlægsaktiver, færdiggjorte udvikling | 13.606 | 12.213 | 0 |
| Erhvervede koncessioner, licenser mv. | 21 | 102 | 0 |
| Grunde, arealer og bygninger | 7.209 | 10.720 | 4.500 |
| Produktionsanlæg og maskiner | 21.984 | 88.244 | 82.641 |
| Transportmateriel | 800 | 825 | 0 |
| Inventar og IT-udstyr | 1.660 | 2.929 | 0 |
| **Af- og nedskrivninger i alt** | **45.281** | **115.033** [2)] | **87.141** |
| - heraf korrektioner vedr. tidl. år [1)] | -19.687 | 32.905 | 0 |

*1) Fremgår af anvendt regnskabspraksis i 2008 og 2009*
*2) Heraf udgør nedskrivninger 21,8 mio. kr., jf. anvendt regnskabspraksis*

## Note 5: Hensættelse til korrektion i bevilling

| *(1.000 kr.)* | R 2008 | R 2009 | B 2010 |
|---|---|---|---|
| Hensættelse til forventet korrektion i bevilling efterfølgende år | -3.284 | 0 | 0 |
| - heraf korrektion for 2007 | -3.284 | 0 | 0 |
| **Hensættelse til forventet korrektion i bevilling i alt** | **-3.284** | **0** | **0** |

*Praksis for denne hensættelse er i 2008 bortfaldet og anvendes ikke fremover.*

## Note 6: Opgørelse af finansielle omkostninger

| *(1.000 kr.)* | R 2008 | R 2009 | B 2010 |
|---|---|---|---|
| Renteudgifter Langfristet gæld FF4 | 48.460 | 49.074 | 75.803 |
| Renteudgifter Bygge- & IT-kreditten FF6 | 17.535 | 8.345 | 0 |
| Renteudgifter Kassekreditten FF7 | 2.046 | 2.700 | 0 |
| Øvrige renteposter | 53 | 76 | 0 |
| Kasse-, kurs- og momsdifferencer | -63 | 1.085 | 0 |
| **Finansielle omkostninger i alt** | **68.030** | **61.279** | **75.803** |



## Noter til balancen

| **Note 7: Immaterielle anlægsaktiver** (1.000 kr.) | **Færdiggjorte udviklingsprojekter** | **Erhvervede koncessioner, patenter, licenser mv.** | **Igangværende projekter** | **I alt** |
|---|---|---|---|---|
| Kostpris primo | 66.075 | 104 | 378 | 66.558 |
| Årets tilgang | 0 | 302 | 3.528 | 3.830 |
| Årets afgang | -2.277 | -6 | 0 | -2.283 |
| Reklassifikation | -4.290 | 2.302 | 0 | -1.988 |
| **Kostpris pr. 31.12.2009** | **59.507** | **2.703** | **3.906** | **66.116** |
| Af- og nedskrivninger primo | -27.093 | -63 | 0 | -27.155 |
| Årets af- og nedskrivninger | -12.213 | -102 | 0 | -12.316 |
| Årets afgang | 2.277 | 6 | 0 | 2.283 |
| Reklassifikation afskrivninger | 1.939 | -1.159 | 0 | 780 |
| **Akkumulerede af- og nedskrivninger pr. 31.12.2009** | **-35.090** | **-1.318** | **0** | **-36.408** |
| | | | | |
| **Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2009** | **24.417** | **1.385** | **3.906** | **29.709** |

| **Note 8: Materielle anlægsaktiver** (1.000 kr.) | **Grunde, arealer og bygninger** | **Produktionsanlæg og maskiner** | **Transportmateriel** | **Inventar og IT-udstyr** | **Igangværende arbejder for egen regning** | **I alt** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Kostpris primo | 502.045 | 1.284.937 | 5.662 | 29.035 | 133.641 | 1.955.320 |
| Årets tilgang | 2.539 | 864 | 547 | 440 | 112.893 | 117.283 |
| Årets afgang | -15.049 | -310.402 | -145 | -12.354 | 0 | -337.950 |
| Reklassifikation | 18.114 | 7.747 | 665 | -1.434 | -23.104 | 1.988 |
| **Kostpris pr. 31.12.2009** | **507.649** | **983.147** | **6.729** | **15.687** | **223.430** | **1.736.642** |
| Af- og nedskrivning primo | -254.146 | -580.901 | -3.375 | -13.348 | 0 | -851.770 |
| Årets af- og nedskrivninger | -10.720 | -88.244 | -825 | -2.929 | 0 | -102.717 |
| Årets afgang | 15.049 | 310.402 | 145 | 12.354 | 0 | 337.950 |
| Reklassifikation afskrivninger | -500 | 1.646 | 0 | -1.926 | 0 | -780 |
| **Akkumulerede af- og nedskrivninger pr. 31.12.2009** | **-250.316** | **-357.097** | **-4.055** | **-5.849** | **0** | **-617.317** |
| | | | | | | |
| **Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2009** | **257.332** | **626.050** | **2.674** | **9.838** | **223.430** | **1.119.325** |

## *Note 9: Tilgodehavender*

| *(1.000 kr.)* | R 2008 | R 2009 |
|---|---|---|
| Tilgodehavender vedr. varer og tjenesteydelser | 154.095 | 166.458 |
| Hensat til forventet tab på debitorer | -8.116 | -9.118 |
| Tilgodehavender vedr. skatter og afgifter | 6.584 | 3.810 |
| Andre tilgodehavender | 561 | 682 |
| **Tilgodehavender i alt** | **153.124** | **161.832** |

## *Note 10: Hensættelser*

| *(1.000 kr.)* | R 2008 | R 2009 |
|---|---|---|
| Hensættelser vedr. seniorordning | -1.079 | -141 |
| Hensættelser vedr. rådighedsløn | -1.723 | -1.676 |
| Hensættelser til åremålskontrakter | -1.328 | -1.089 |
| Hensættelser til resultatlønskontrakter | -2.900 | -1.450 |
| **Hensættelser i alt** | **-7.030** | **-4.356** |

## *Note 11: Reserveret egenkapital*

| *(1.000 kr.)* | Mellemværende feriepengeforpligtelse | Over-/underskud brugerfinansieret | Reserveret egenkaptial i alt |
|---|---|---|---|
| **Reserveret egenkapital primo 2009** | **-75.157** | **102.757** | **27.600** |
| Reklassifikation | 75.157 | -102.757 | -27.600 |
| Årets resultat | 0 | 0 | 0 |
| **Reserveret egenkapital ultimo 2009** | **0** | **0** | **0** |

## *Note 12: Overført resultat*

| *(1.000 kr.)* | Mellemværende bevillingsafregning [1] | Mellemværende feriepengeforpligtelse | Over-/underskud fra tidligere | Over-/underskud Kommercielle | Over-/underskud Bevillingsfinansieret | Overført resultat i alt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Overført resultat primo 2009** | **0** | **0** | **0** | **-8.396** | **58** | **-8.337** |
| Reklassifikation | -657 | -74.500 | 102.757 | 0 | 0 | 27.600 |
| Årets resultat | 0 | 0 | 117.092 | -4.743 | -66 | 112.283 |
| **Overført resultat ultimo 2009** | **-657** | **-74.500** | **219.849** | **-13.139** | **-8** | **131.546** |

*1) Naviairs egenkapital stemmer overens med SKS, men der er en difference i forhold til bevillingsafregningen opstået i tidligere år.*

## *Note 13: Garantier mv.*

| *(1.000 kr.)* | R 2008 | R 2009 |
|---|---|---|
| Modtagne garantier fra leverandører i forbindelse med anlægsprojekter [1] | 45.857 | 76.607 |
| Afgivne garantier over for samarbejdspartnere ved fælles projekter [2] | 53.208 | 4.626 |

*1) I 2009 drejer det sig om 57 garantier fra 28 forskellige leverandører.*
*2) I 2009 drejer det sig om 1 garanti stillet over for Luftfartsverket i Norrköping (LFV) i forbindelse med COOPANS.*



2

# Bilag 2: Anlægsregnskab

| *Igangværende anlægsprojekter* | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| *(mio. kr.)* | **Byggestart** | **Forventet afslutning** | **Historisk forbrug til og med 2008** [1)] | **Årets udgift** [2)] | **Forventet totaludgift** [2)] |
| COOPANS | 2006 | 2012 | 93,1 | 90,5 | 363,2 |

*1) Heraf indgår i 2006 anlægsrenter på 943 t. kr. i overensstemmelse med daværende regnskabspraksis*
*2) Inkl. løn og IPO fra og med 2009 (Jf. aktstykke 72 i 2009). I 2009 udgør aktivering af løn og IPO vedr. COOPANS 9,4 mio. kr. Totalt forventes aktivering af løn og IPO vedr. COOPANS at udgøre 79,0 mio. kr.*

3

# Bilag 3: Resultatmål

| Resultatmål | Resultatkrav | Resultat | Opnåede point | Mulige point | Grad af målop-fyldelse |
|---|---|---|---|---|---|
| **Sikkerhed** | | | | | |
| Antal hændelser | < 2,5 | 1,2 | 10 | 10 | Fuld |
| Tilgængelighed ODS'er i kontrolcentralen | > 99,5% | 99,9% | 5 | 5 | Fuld |
| Tilgængelighed radardækning | > 99,5% | 100% | 5 | 5 | Fuld |
| Tilgængelighed radio-/nødradiosystemer | > 99,5% | 100% | 5 | 5 | Fuld |
| **I alt, Sikkerhed** | | | **25** | **25** | **Fuld** |
| **Kapacitet** | | | | | |
| Forsinkelser - En-route | < 0,3 | 0,0 | 7 | 7 | Fuld |
| Forsinkelser - Tower/Approach København | < 0,2 | 0,0 | 7 | 7 | Fuld |
| **I alt, Kapacitet** | | | **14** | **14** | **Fuld** |
| **Effektivitet** | | | | | |
| Disponeringseffektivitet - En-route | 6.300 | 7.268 | 5 | 5 | Fuld |
| Disponeringseffektivitet - Tower/Approach København | 3.950 | 4.708 | 5 | 5 | Fuld |
| Administrativ og teknisk produktivitet | < 2,0 | 2,0 | 3 | 5 | Delvis |
| Ministerbetjening | Begge delmål ≥ 90% | Begge delmål opfyldt | 3 | 3 | Fuld |
| **I alt, Effektivitet** | | | **16** | **18** | **Delvis** |
| **Udvikling** | | | | | |
| COOPANS (SESAR-relateret) | Begge delmål opfyldt | 1. delmål opfyldt, 2. delmål delvist opfyldt | 3 | 5 | Delvis |
| NUAC (SES-relateret) | Begge delmål opfyldt | 1. og 2. delmål fuldt opfyldt | 5 | 5 | Fuld |
| Overgang til internationale regnskabsstandarder - IFRS | Alle delmål opfyldt | 1., 2. og 3. delmål fuldt opfyldt | 5 | 5 | Fuld |
| **I alt, Udvikling** | | | **13** | **15** | **Delvis** |
| **Økonomisk ansvarlighed** | | | | | |
| Omkostningseffektivitet - En-route | ≤ -2,4% | -3,9% | 5 | 5 | Fuld |
| Omkostningseffektivitet - Tower/Approach København | ≤ 1.475 kr. | 1.470 kr. | 5 | 5 | Fuld |
| **I alt, Økonomisk ansvarlighed** | | | **10** | **10** | **Fuld** |
| **Attraktiv virksomhed** | | | | | |
| Attraktiv arbejdsplads | Begge delmål opfyldt | 1. og 2. delmål fuldt opfyldt | 3 | 3 | Fuld |
| Beståelsesprocent for flyveleder-uddannelsen | Alle delmål opfyldt | 1. og 2. delmål fuldt opfyldt, 3. delmål er delvist opfyldt | 3 | 5 | Delvis |
| **I alt, Attraktiv virksomhed** | | | **6** | **8** | **Delvis** |
| **Kundetilfredshed** | | | | | |
| Brugertilfredshed - Lufthavne | > 90% | 88,9% | 3 | 5 | Delvis |
| **I alt, Kundetilfredshed** | | | **3** | **5** | **Delvis** |
| **Miljøansvarlighed** | | | | | |
| Støjgener | ≥ 5 | 0 | 5 | 5 | Fuld |
| **I alt, Miljøansvarlighed** | | | **5** | **5** | **Fuld** |
| **Samlet resultatopfyldelse** | | | **92** | **100** | **Delvis** |

4

# Bilag 4: Driftsregnskab for Naviairs forretningsområder (costbaser)

## Driftsregnskab (costbaser)

Nedenstående oversigt viser det samlede økonomiske resultat fordelt på indtægter og omkostninger i 2009 på Naviairs forretningsområder (costbaser). Oversigten er opdelt i Lufttrafiktjeneste Danmark, hovedkonto 28.33.01., og Lufttrafiktjeneste Grønland, hovedkonto 28.33.03.

Omkostningerne til costbaserne fremkommer enten ved en direkte fordeling på costbasen eller ved tidsregistrering på arbejdsopgaver (lønomkostninger), som herefter enten overføres direkte til den enkelte costbase, eller fordeles vha. en fordelingsnøgle ud på de forskellige costbaser.

Af tabel 1 fremgår det driftsmæssige over- og underskud for hvert forretningsområde af sidste kolonne.

Det samlede bevillingsmæssige resultat/Naviairs driftsresultat udviser et underskud på 112,3 mio. kr., som stemmer til SKS.

Driftsregnskaber for de helt og delvist indtægtsfinansierede hovedkonti er kommenteret på de følgende sider. I tabellerne indgår ud over de direkte omkostninger også omkostninger på hver costbase til renteposter og afskrivninger.

**Tabel 1: Det bevillingsmæssige resultat**
**Oversigt over forretningsområder (hovedkonti)**

| *(1.000 kr.)* | Indtægter | Omkostninger | Nettoudgifts-bevilling | Resultat |
|---|---|---|---|---|
| **Lufttrafiktjeneste Danmark (hovedkonto 28.33.01.)** | | | | |
| Lufttrafiktj. i dansk luftrum en-route Danmark | -561.694 | 670.350 | 21.300 | 129.956 |
| Lufttrafiktj., Kbh. Lufthavne (AACC) | -192.291 | 184.764 | 300 | -7.227 |
| Lufttrafiktj., Billund Lufthavn (AACC) | -12.102 | 12.408 | 0 | 306 |
| Lufttrafiktj. Aalborg | -14.053 | 10.950 | 0 | -3.103 |
| Øvrig lokal Lufttrafiktj., fastpriskontrakter | -15.560 | 15.489 | 0 | -71 |
| Diverse kommerciel virksomhed | -10.140 | 5.469 | 0 | -4.672 |
| **I alt Lufttrafiktjeneste Danmark** | **-805.841** | **899.429** | **21.600** | **115.189** |
| | | | | |
| **Lufttrafiktjeneste Grønland (hovedkonto 28.33.03.)** | | | | |
| Lufttrafiktj. en-route Grønland, Internationale flyvninger | -25.243 | 22.403 | 0 | -2.840 |
| Lufttrafiktj. en-route Grønland, Interne flyvninger | -1.158 | 18.492 | -17.400 | -66 |
| **I alt Lufttrafiktjeneste Grønland** | **-26.401** | **40.895** | **-17.400** | **-2.905** |
| | | | | |
| **Årets driftsresultat** | **-832.242** | **940.325** | **4.200** | **112.283** |

**Ændring af reguleringsprincip på en-route, København (AACC/TNC) og Billund (AACC/TNC)**
For at imødekomme konsekvenserne af flere års kommende underdækning, primært forårsaget af lavere trafikvolumen, har Danmark ændret princip, fra et N+2-princip, hvor over-/underdækning reguleres i år 2 efter regnskabsafslutning. Eksempelvis skulle underdækningen på en-route-costbasen i 2008 medregnes i budgettet for 2010. Det nye princip N+(2-5) fordeler over-/underdækning over en periode på op til 4 år. Eksempelvis bliver underdækningen fra 2008 fordelt på årene 2010-2013.
Dette tiltag vil muliggøre en mere stabil rateudvikling, i stedet for store udsving i de enkelte år.

Årets resultat (efter N+2) på Lufttrafiktjeneste Aalborg tilbageføres/opkræves stadig efter N+2-princippet, hvor årets resultat i 2009 indregnes i prisfastsættelsen i 2011.

Lufttrafiktjenester Bornholm, Vagar, Esbjerg og Århus er på fastpriskontrakter, som ikke er omfattet af N+2 princippet.

En-route Grønland Interne flyvninger er bevillingsfinansieret og en-route Grønland Internationale flyvninger, er fra og med 2009 100 pct. brugerfinansieret mod tidligere 95,0 pct.

## *Hovedkonto 28.33.01. Lufttrafiktjeneste Danmark*

### *Lufttrafiktjeneste. En-route Danmark*

Forretningsområdet en-route Danmark omfatter lufttrafiktjeneste for kontrollerede flyvninger i dansk luftrum, undtaget luftrummet over Grønland, Færøerne og Bornholm.

Indtægterne er baseret på en såkaldt en-route-afgift, der dækker direkte og indirekte omkostninger til området. Indtægterne skal dække omkostninger til medlemsbidrag til EUROCONTROL, Naviairs driftsomkostninger og kapitalomkostninger. Afgiften opkræves pr. flyvning i dansk luftrum (IFR), differentieret efter flyets vægt og fløjne distance. Luftfartøjer under 2 ton, VFR-flyvning (Visuel Flight Rules), rundflyvninger, militære flyvninger, og visse humanitære og statsflyvninger er fritaget for afgiften, og omkostningen til flyvninger fritaget for afgifter finansieres over Finanslovbevillingen.

Costbasebudget 2010 svarer til Naviairs interne ankerbudget.

***Tabel 2: En-route Danmark***
***Driftsregnskab – en-route, Danmark***

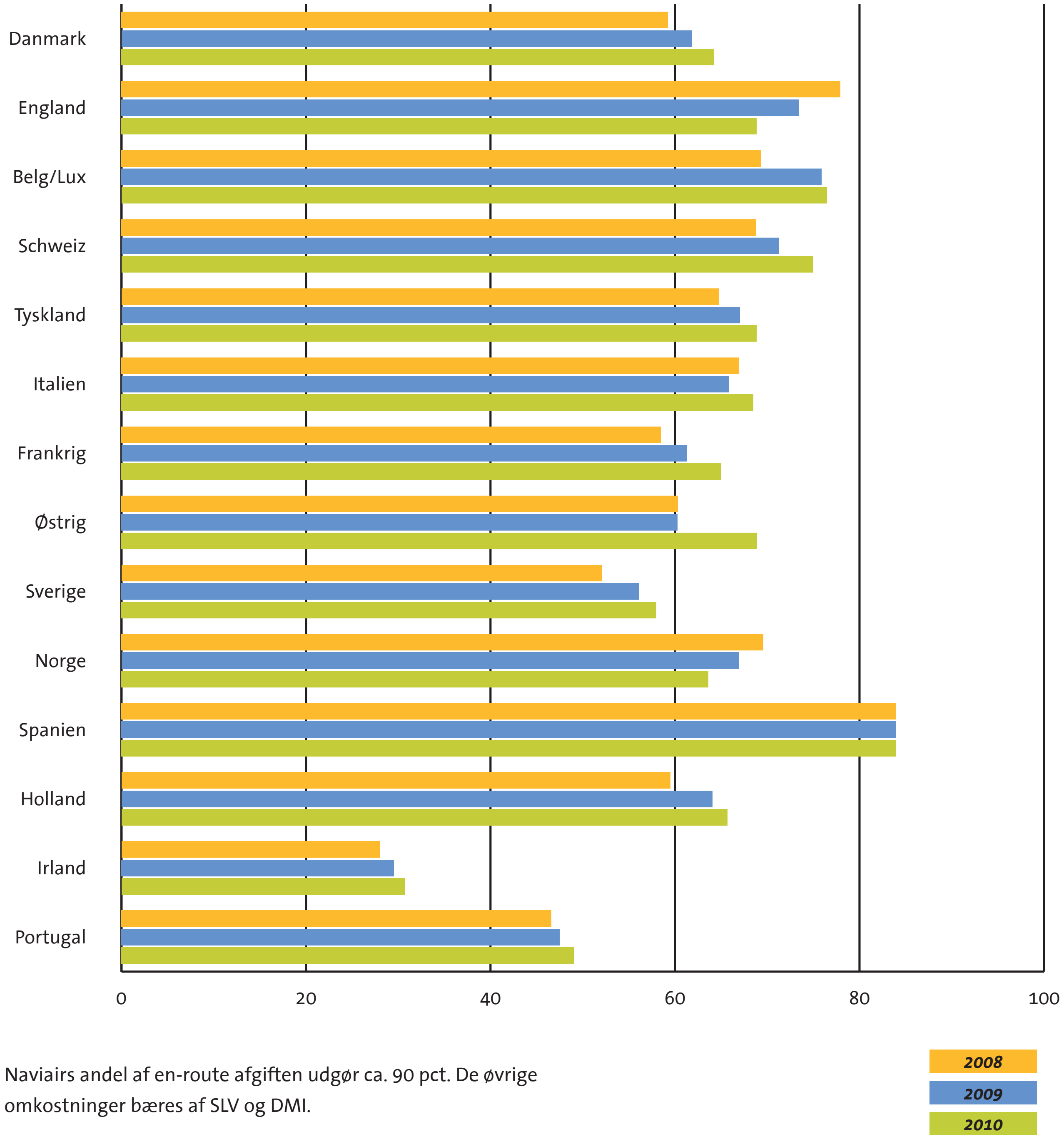
| *(1.000 kr.)* | **R 2008** | **R 2009** | **B 2010** |
|---|---|---|---|
| Indtægter | -598.964 | -561.694 | -605.411 |
| Udgifter *) | 581.238 | 563.049 | 587.322 |
| Indtjeningsbidrag | -17.726 | 1.355 | -18.088 |
| - Afskrivninger | 32.425 | 83.312 | 61.861 |
| Nettodrift | 14.699 | 84.667 | 43.773 |
| - Renteposter | 50.163 | 45.288 | 56.608 |
| **Resultat før N+(2-5)** | **64.862** | **129.956** | **100.381** |
| - N+(2-5)**) | 4.174 | 10.394 | 19.506 |
| **Resultat efter N+(2-5)** | **69.036** | **140.350** | **119.887** |

**) Inklusive bevilling; **) N+(2-5) indført 2010 (tidl. N+2); Naviair andel af en-route Danmark*

Den økonomiske afmatning i den internationale økonomi, som startede ultimo 2008 fortsatte, og krisen i luftfarten tiltog i 2009. En markant nedgang i en-route-trafikken i dansk luftrum på -9,3 pct. i forhold 2008 betød, at Naviairs indtægter blev ca. 95 mio. kr. mindre end forventet.

Årets resultat er ikke forretningsmæssigt tilfredsstillende, men årets begivenheder taget i betragtning, må resultatet siges at være tilfredsstillende.

## *Tabel 3: Serviceenhedsraten (angivet i €)*




Naviairs andel af en-route afgiften udgør ca. 90 pct. De øvrige omkostninger bæres af SLV og DMI.

Den viste tabel viser en-route-rater for stater, som Danmark normalt sammenlignes med.

I sammenlignelige stater stiger raten gennemsnitlig med 1,8 pct. i 2010 til € 66,87, hvor Danmarks rate stiger med 4,0 pct. til € 64,25. Danmarks rate ligger dog stadig 3,9 pct. under den gennemsnitlige rate for sammenlignelige stater. Den øgede Danmarks rate på 4,0 pct. er primært en følge af den ændrede model for fremføring af underskuddet, og skal sammenlignes med en forventet ratestigning på over 30 pct. i foråret 2009.




### *Lufttrafiktjeneste. Københavns Lufthavne (AACC/TNC)*

Forretningsområdet dækker lufttrafiktjeneste ved ind- og udflyvning fra København og Roskilde lufthavne.

Området er fuldt indtægtsfinansieret, idet Naviair opkræver en afgift, den såkaldte AACC, direkte fra lufthavnenes brugere. Indtægterne skal dække alle direkte og indirekte omkostninger vedr. lufttrafiktjeneste på lufthavnene.

***Tabel 4: Københavns Lufthavne AACC/TNC***
***Driftsregnskab – Københavns Lufthavne (AACC/TNC)***

| *(1.000 kr.)* | **R 2008** | **R 2009** | **B 2010** |
|---|---|---|---|
| Indtægter | -208.220 | -192.291 | -195.857 |
| Udgifter *) | 155.619 | 140.036 | 148.952 |
| Indtjeningsbidrag | -52.601 | -52.256 | -46.905 |
| - Afskrivninger | 10.931 | 29.851 | 23.108 |
| Nettodrift | -41.670 | -22.404 | -23.796 |
| - Renteposter | 16.098 | 15.177 | 17.654 |
| **Resultat før N+(2-5)** | **-25.572** | **-7.227** | **-6.142** |
| - N+(2-5)**) | 25.200 | 29.835 | -93 |
| **Resultat efter N+(2-5)** | **-372** | **22.608** | **-6.235** |

**) Inkl. bevilling (udgifter til Økonomistyrelsen)*
***) N+(2-5) indført 2010 (tidl. N+2)*

Trafikken på Københavns Lufthavn faldt med 10,6 pct. i forhold til 2008 mod en forventning på 0,0 pct. Dette resulterede i at indtægterne faldt fra 2008 til 2009 med 15,9 mio. kr.

Det positive resultat på 7,2 mio. kr. må derfor betragtes som tilfredsstillende.

## *Lufttrafiktjeneste. Billund Lufthavn (AACC/TNC)*

Forretningsområdet dækker lufttrafiktjeneste ved ind- og udflyvning fra Billund Lufthavn. 1. januar 2001 blev omkostningerne til lufttrafiktjenesten adskilt fra Billund Lufthavns økonomi, idet Naviair herefter har opkrævet AACC-afgift direkte fra lufthavnens brugere. Indtægterne skal dække alle direkte og indirekte omkostninger vedr. lufttrafiktjeneste på lufthavnen.

**Tabel 5: Billund Lufthavn AACC/TNC**
**Driftsregnskab – Billund Lufthavn (AACC/TNC)**

| *(1.000 kr.)* | **R 2008** | **R 2009** | **B 2010** |
|---|---|---|---|
| Indtægter | -13.290 | -12.102 | -10.784 |
| Udgifter | 10.687 | 12.239 | 15.242 |
| Indtjeningsbidrag | -2.603 | 136 | 4.458 |
| - Afskrivninger | 127 | 136 | 153 |
| Nettodrift | -2.476 | 273 | 4.611 |
| - Renteposter | 38 | 33 | 32 |
| **Resultat før N+(2-5)** | **-2.438** | **306** | **4.643** |
| - N+(2-5)*) | 1.273 | -621 | -291 |
| **Resultat efter N+(2-5)** | **-1.165** | **-314** | **4.352** |

**) N+(2-5) indført 2010 (tidl. N+2)*

Trafikken på Billund faldt i 2009 med 8,5 pct. i forhold til 2008, hvilket var bedre end forventet.

Indtægterne faldt med 1,2 mio. kr. og omkostningerne steg med 1,6 mio. kr., hvilket primært skyldes en øget bemanding af flyveledere.

Årets resultat er tilfredsstillende.



## *Lufttrafiktjeneste. Provinsen*

Naviair yder lufttrafiktjeneste i henhold til kontrakter på følgende lufthavne: Aalborg, Aarhus, Bornholm, Esbjerg og Vagar.

Betalingen for levering af lokal lufttrafiktjeneste på lufthavnene Aarhus, Bornholm, Esbjerg og Vagar, er fastsat på grundlag af en kontrakt, og er dermed ikke direkte afhængig af antallet af operationer. Det er den enkelte lufthavn, der betaler for ydelsen. Indtægterne fastsættes med udgangspunkt i ønsket om balance mellem indtægter og omkostninger. På Aalborg er der dog indgået en kontrakt efter N+2-princippet.

## *Lufttrafiktjeneste. Aalborg*

***Tabel 6: Lufttrafiktjeneste Aalborg***
***Driftsregnskab – Lufttrafiktjenste Aalborg***

| *(1.000 kr.)* | **R 2008** | **R 2009** | **B 2010** |
|---|---|---|---|
| Indtægter | -10.756 | -14.053 | -13.046 |
| Udgifter | 10.568 | 10.293 | 11.169 |
| Indtjeningsbidrag | -188 | -3.760 | -1.877 |
| - Afskrivninger | 634 | 590 | 581 |
| Nettodrift | 446 | -3.170 | -1.296 |
| - Renteposter | 71 | 67 | 53 |
| **Resultat før N+2** | **517** | **-3.103** | **-1.243** |
| - N+2 | -134 | 1.762 | 383 |
| **Resultat efter N+2** | **383** | **-1.341** | **-860** |

Driftsresultatet efter N+2 udviser et overskud på 1,3 mio. kr., hvilket primært skyldes mindre forbrug på almindelig drift på det tekniske vedligehold af ATM-systemer.

### *Øvrige provinslufthavne*

Lufttrafiktjenesten Aarhus, Bornholm, Esbjerg og Vagar overgik i 2003 til fastpriskontrakter, hvilket indebærer, at over-/underskud indgår i Naviairs balance.

***Tabel 7: Øvrige provinslufthavne***
***Driftsregnskab – Øvrige Lufttrafiktjenester *)***

| *(1.000 kr.)* | **R 2008** | **R 2009** | **B 2010** |
|---|---|---|---|
| Indtægter | -14.858 | -15.560 | -14.678 |
| Udgifter | 14.703 | 15.285 | 13.350 |
| Indtjeningsbidrag | -155 | -275 | -1.328 |
| - Afskrivninger | 165 | 173 | 162 |
| Nettodrift | 10 | -103 | -1.166 |
| - Renteposter | 37 | 32 | 27 |
| **Resultat** | **47** | **-71** | **-1.139** |

**) Bornholm, Vagar, Esbjerg og Aarhus; Esbjerg udgår i 2010*

Driftsresultatet udviser et overskud på 0,1 mio. kr., hvilket er tilfredsstillende. Efter et par år med markant underdækning har de sidste to år udvist pæn balance.

Esbjerg Lufthavn har opsagt kontrakten med Naviair gældende fra 1. januar 2010.

### *Diverse kommerciel virksomhed*

Forretningsområdet omfatter visse tekniske drifts- og vedligeholdelsesopgaver for Københavns Lufthavne A/S, provinslufthavne, DMI og Forsvaret. Endelig indgår undervisnings- og kursusvirksomhed.

***Tabel 8: Kommerciel virksomhed***
***Driftsregnskab – Kommerciel virksomhed***

| *(1.000 kr.)* | **R 2008** | **R 2009** | **B 2010** |
|---|---|---|---|
| Indtægter | -10.076 | -10.140 | -8.719 |
| Udgifter | 5.896 | 5.358 | 4.648 |
| Indtjeningsbidrag | -4.180 | -4.782 | -4.071 |
| - Afskrivninger | 89 | 94 | 100 |
| Nettodrift | -4.091 | -4.688 | -3.972 |
| - Renteposter | 31 | 17 | 14 |
| **Resultat** | **-4.060** | **-4.672** | **-3.957** |

Resultatet er et overskud på 4,7 mio. kr. og er tilfredsstillende, desuden er omsætning og kundegrundlaget stabilt og dermed også tilfredsstillende.

# *Hovedkonto 28.33.03. Lufttrafiktjeneste Grønland*

### *Flyveinformationstjeneste. En-route, Grønland, Internationale flyvninger (ICAO)*

Forretningsområdet dækker drift af kommunikations- og navigationsfaciliteter til brug for de internationale flyvninger i luftrummet over Grønland over 6 km. højde, samt flyveinformationstjeneste til internationale flyvninger under 6 km. højde. Omkostningerne på området er fra 2009 fuldt finansieret af ICAO/brugerne i henhold til 'Agreement on the Joint Financing of Certain Air Navigation Services in Greenland'. Afgifter opkræves af den engelske flyvesikringstjeneste NATS og afregnes efterfølgende til Naviair.

***Tabel 9: Grønland, Internationale flyvninger***
***Driftsregnskab – en-route Grønland, Internationale flyvninger***

| *(1.000 kr.)* | **R 2008** | **R 2009** | **B 2010** |
|---|---|---|---|
| Indtægter | -19.550 | -25.243 | -20.555 |
| Udgifter *) | 17.002 | 21.836 | 21.222 |
| Indtjeningsbidrag | -2.548 | -3.407 | 666 |
| - Afskrivninger | 534 | 440 | 820 |
| Nettodrift | -2.014 | -2.967 | 1.486 |
| - Renteposter | 166 | 127 | 1.133 |
| **Resultat** | **-1.848** | **-2.840** | **2.619** |

**) 2008: Regnskabsmæssig korrektion (-4.762 t. kr.) fra tidligere år*

Resultatet er i 2009 et overskud på 2,8 mio. kr., som primært kan henføres til indtægter vedrørende 2007 og 2008. Desuden er dækningen af omkostninger overgået til at være 100 pct. ICAO fra 2009.

### *Lufttrafiktjeneste. En-route Grønland, Interne flyvninger*

***Tabel 10: Grønland, Interne flyvninger***
***Driftsregnskab – en-route Grønland, Interne flyvninger***

| *(1.000 kr.)* | **R 2008** | **R 2009** | **B 2010** |
|---|---|---|---|
| Indtægter *) | -17.684 | -18.558 | -18.160 |
| Udgifter | 17.595 | 17.942 | 17.896 |
| Indtjeningsbidrag | -89 | -615 | -264 |
| - Afskrivninger | 376 | 436 | 356 |
| Nettodrift | 287 | -179 | 92 |
| - Renteposter | 126 | 113 | 282 |
| **Resultat** | **413** | **-66** | **374** |

**) Inkl. bevilling*

Resultatet på det bevillingsfinansierede område er et overskud på 0,1 mio. kr. og det er tilfredsstillende at resultatet balancerer.

5

# Bilag 5: Ressourceforbrug (Miljø)

| ***Ressourceforbrug – Naviairhuset*** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** [1)] |
|---|---|---|---|---|---|
| Naturgas ($m^3$) | 417.897 | 438.604 | 406.899 | 403.186 | 396.541 |
| El (mWh) | 7.006 | 7.773 | 8.233 | 8.255 | 6.238 |
| Vand ($m^3$) | 5.712 | 6.015 | 6.636 | 6.873 | 5.353 |
| Papirindkøb (1000 sider) ”Svanemærket” | 2.080 | 2.998 | 2.786 | 2.085 | 1.840 |

*1) Det lavere gasforbrug skyldes blandt andet nye vinduer i Naviairhusets blok 2 + 3, samt at vejret har været mildt i forår og efterår 2009. Det lavere el-forbrug skyldes at Naviair ikke længere kører parallel drift med det gamle kontrolsystem (CATCAS), som nu er slukket samt energioptimering på ventilationsanlæg. Endvidere har Naviair foretaget andre el-besparelsestiltag. Vandforbruget har været lavere. Naviair har reduceret og optimeret befugtningen af ventilationsanlæg samt taget befugtningen i Tower Syd ud af drift. Endvidere har det milde vejr gjort, at luften ikke har været tør og derfor har befugtningen været lavere.*

Naviair
Naviair Allé 1
DK 2770 Kastrup

T +45 3247 8000
F +45 3247 8800
www.naviair.dk

Naviair er en statsvirksomhed under Transportministeriet

# Indhold

| | |
|---|---|
| Beretning | 2 |
| Målrapportering | 9 |
| Regnskab | 15 |
| Fremlæggelse og påtegning | 23 |
| Bilagsoversigt | 24 |
| 1. Noter til resultatopgørelse og balance | 25 |
| 2. Anlægsregnskab | 29 |
| 3. Resultatmål | 30 |
| 4. Driftsregnskab for Naviairs forretningsområder (costbaser) | 31 |
| 5. Ressourceforbrug (Miljø) | 39 |

NAVIAIR

Air Navigation Services